

UNIVERSITY OF MICH
LIBRARIES
MAR 10 1959
ARCHITECTURE



Sylvacia

SYLVACIA, persienne moderne acier et bois. Qualités conjuguées du bois et de l'acier. Equerrage parfait.

Très élégante et esthétique. Peut être peinte en deux tons.

Projection à l'italienne GAMMA sur demande.

Pare-fenêtre **PRISM**. Persiennes **ACIA** et **IRANIENNE**
Persienne acier et bois **SYLVACIA**. Store vénitien **LUMINO**
Portes de garages **SESAME, TRANSLA, TOURAINE**



FERMETURES FMB VENDOME

22, RUE DU 20e CHASSEURS, VENDOME (LOIR-&-CHER). TÉL. 527, 528
PARIS ET RÉGION PARISIENNE, 114, AVENUE PARMENTIER (PARIS-XIe). TÉL. OBE. 44-61

Pour compléter mon fichier fournisseur

Adressez-moi, sans engagement, votre documentation sur les **FERMETURES F. M. B. VENDOME**
Nom : ....
Profession : ....
Adresse : ....
Je demande la visite de votre représentant
(rayer cette dernière mention si inutile)

André J. Bahry LOCH

l'architecture d'aujourd'hui

André **BLOC** directeur général
Pierre **VAGO** président du comité de rédaction
Alexandre **PERSITZ** rédacteur en chef

urbanisme

Numéro réalisé par Renée **DIAMANT-BERGER** sous la direction d'André **BLOC**

Administration-Rédaction
5, Rue Bartholdi, Boulogne (Seine)
Téléphone : Molitor 61-80 et 81
C.C.P. Paris 1519.97.

Numéro 80 - 29e Année - Bimestriel
Octobre-novembre 1958
Tirage : 17.000 exemplaires (O.J.D.)
Directeur de la publicité : A. Marguerìtte

Abonnements : 1 an (6 numéros) :
France : 6.300 Fr.
Italie : 11.000 Lires
Suisse : 73 Fr. suisses
Allemagne : 70 D.M.
Amérique du Nord, du Sud, Belgique, Japon et tous pays non mentionnés : 17 $

Prix de ce numéro :
France et étranger : 1.400 Fr.

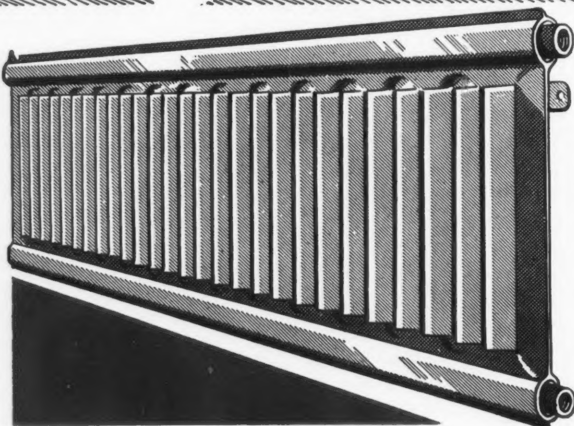


la "calorie-confort"?

Ce skieur, torse nu dans la neige, n'a pas froid. Pourtant le thermomètre est très bas; mais le rayonnement du soleil lui procure une sensation de chaleur confortable.
Cet exemple illustre les avantages du chauffage par rayonnement (radiation), **qui sans agir sur la température ambiante donne ce bien-être ressenti par le skieur. Au contraire, dans le chauffage par convection, c'est l'air qui s'échauffe au contact du corps chaud et circule en courants ascendants; c'est le principe qu'utilisent les appareils de chauffage central du type traditionnel, improprement appelés radiateurs, et dont la carence principale est de produire des températures différentes à tous les niveaux de la pièce, en surchauffant inutilement le plafond.**
Le propre du radiateur PULSA est de conjuguer les effets de la convection avec les bienfaits de la radiation.
Il doit cet avantage à sa forme extra-plate et allongée, à ses ailettes qui équipent ses deux faces, augmentant ainsi considérablement sa surface de chauffe. Emettant ses radiations dans les parties basses de la pièce à chauffer, il stabilise la température du sol au plafond **et à température égale procure plus de confort qu'un appareil du type courant. Plus d'impression de surchauffement mais une ambiance douce, constante et uniforme; tels sont les heureux effets du radiateur PULSA.**
Il ne sert à rien d'envoyer la chaleur au plafond, une nouvelle unité de mesure moins artificielle s'impose "LA CALORIE CONFORT".

RADIATEURS en ACIER

PULSA

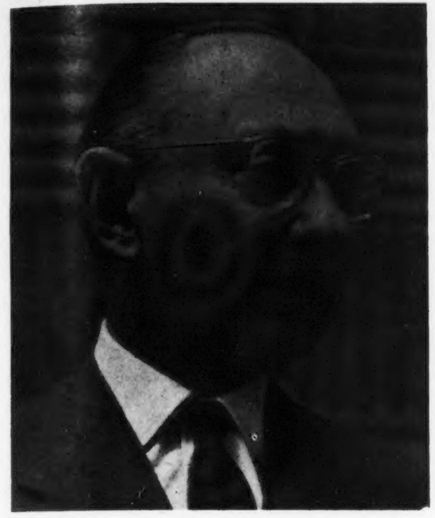


LIVRABLES TRÈS RAPIDEMENT

ADAPTABLES A TOUTES CHAUDIÈRES, LÉGERS, ROBUSTES, ÉCONOMIQUES ET DÉCORATIFS

Sté PULSA : 59 ter AV. LECLERC - CHANTILLY - OISE - TÉL. : 677 & 689

† ANDRE SIVE



L'HOMME :

Architecte, André Sive était réellement un architecte. Il pensait en architecte et possédait un savoir profond, toujours présent, de ce qu'est l'architecture. Jamais il ne la dissociait des raisons qui lui donnent sa véritable importance sur le plan social et humain. Etroitement mêlé aux difficiles recherches qu'exige la compréhension d'un urbanisme et d'une architecture d'à présent et des temps à venir, il a toujours été attentif à ce qui peut inciter à mieux faire et, pour ceux associés aux efforts que réclament ces recherches, l'absence d'André Sive sera fortement ressentie.

Le trait dominant de son caractère, en marge de son savoir et de son grand talent, était l'intégrité. I était intègre, comme, naturellement, en toute circonstance, clairvoyant dans le travail à plusieurs, intransigeant pour lui-même. Courageux, il ne craignait pas de recommencer une étude pourtant achevée aux yeux de tous, car il voulait une architecture courageuse et sans faiblesse. Il se posait tous les problèmes.

« Au premier plan des efforts à accomplir, écrivait-il, à la Libération, se pose le problème du logement de l'homme et du cadre de ses activités. »

« Après la guerre de 14-18, la France n'a pas su profiter pleinement de sa victoire. Par manque d'esprit politique réalisateur, elle ne se fit pas une vue d'ensemble de son avenir. Elle manquait d'élan constructif. Sa victoire ne lui apportait pas les récompenses que les Français étaient en droit d'espérer. La reconstruction s'effectuait pour ainsi dire sans méthode, libre cours était laissé à la spéculation. Le véritable sens des libertés individuelles était faussé. Par manque de cohésion, de rendement collectif, on négligeait le bonheur de chacun. »

Ceux qui ont bien connu André Sive savent à quel point il se préoccupait de la part de bonheur que pourrait apporter aux hommes une architecture bien comprise.

Il décrivait sa tâche : « Il nous faut assurer une vie harmonieuse à tous les Français, étudier les meilleures conditions de vie pour chaque individu. »

Une autre fois : « Chaque demeure se tournera vers le soleil, comme les feuilles de l'arbre. »

En étant poète, pour le bien de l'homme, il était actif et ne pensait qu'à construire. Mais sans la moindre concession à ce qui peut conduire au médiocre. Marcel Roux le sait, qui écrivait : « Sive est avant tout l'homme qui ne transige pas. »

Inlassablement à la recherche du beau, il l'a toujours considéré comme un problème de vérité.

Il aimait les jeunes et les comprenait. S'il en était proche, c'est qu'il ne craignait pas de dire comme eux qu'il fallait être prêt à tout remettre en question. Il avait un cœur généreux et au plus haut point le sens de l'accueil.

Il se réjouissait au succès de ses confrères et admirait souvent leur architecture. Pour Le Corbusier, particulièrement, il avait une admiration infinie. « On peut être fier, disait-il, de vivre au siècle de Corbu. » Il aimait « Corbu », comme il aimait Mozart. Car il aimait la musique et parlait volontiers de la musicalité de l'architecture.

Enfin, Hongrois d'origine, il fut un Français fervent. Après avoir dangereusement traversé les Pyrénées, c'est à Alger qu'il se lia d'amitié avec ceux qui voulaient, comme lui, construire une France à la mesure de la France.

L'HOMME DE METIER :

A une époque où trop de gens ignorent en grande partie le metier que pourtant ils croient professer, l'on peut affirmer, sans crainte de se tromper, qu'André Sive connaissait à fond son métier d'architecte. Il ne négligeait rien qui puisse le lui faire mieux comprendre.

Qui l'a vu travailler, crayon en main, se rendait compte qu'il dessinait exceptionnellement bien.

Avec un énorme talent, il savait imaginer la disposition des volumes sur le terrain et dans l'espace. Son souci constant d'une plasticité des formes propre à l'architecture, qu'il considérait indispensable, faisait partie intégrante de ses connaissances d'homme de métier.

Sur le chantier, il savait voir, surprendre d'un regard rapide le défaut d'exécution et donner sur le champ de précises et judicieuses indications de travail. Exigeant mais compréhensif, il tenait compte des difficultés imprévues qui surviennent en cours de travail et s'efforçait d'être juste.

C'est parce qu'il connaissait parfaitement bien les possibilités infinies des techniques les plus récentes qu'il jugeait sévèrement les soi-disant techniciens, incapables pour lui d'associer les grandes techniques à l'expression définitive de l'œuvre, à l'émotion qu'elle provoque quand elle est digne des hommes.

Il savait que l'économie faisait partie du tout et que ce n'est pas par des dépenses inconsidérées que l'on parvient à s'exprimer plus fortement que les autres.

Il ne cessait d'expérimenter les nouveaux matériaux, sans toutefois prendre les risques d'une expérience hasardeuse au détriment de qui lui commandait un travail.

Il savait. André VIGNEAU.

L'ŒUVRE ET LE TRAVAIL.

Si ses réalisations et ses recherches nous permettent d'apprécier la valeur de son œuvre, elles sont la preuve d'une vie de travail, sans répit.

Né à Budapest, fait ses études à Vienne et à Berlin, puis vient en France, à peine âgé de vingt ans, et s'y fixe pour toujours. Tout d'abord, il dessine des meubles en même temps que son ami Goldfinger, meubles qui, aujourd'hui, ne semblent pas avoir donné prise au temps

Par la suite, il travaille avec son ami Forestier à l'étude et à la réalisation de la Cité des blessés du poumon de Clairvivre.

A Alger, il participe à l'étude de tous les problèmes qui se rattachent au programme de la reconstruction et à celui d'une France nouvelle. Dans chaque débat, ses mots « à l'emporte-pièce » font preuve d'autorité. C'est à ce moment qu'il écrit dans *Combat* une série d'articles où se révèlent un conteur de talent et une sorte d'humour qui n'appartient qu'à lui.

Il étudie avec Pierre Claudius, devenu par la suite Claudius Petit, qui lui a toujours témoigné une grande amitié, un article sur l'urbanisme.

C'est à Alger qu'il est nommé chef de section du Service d'Architecture du gouvernement provisoire de la République française, avec Bienvenu, Emery, le Dr Lartigue, Maisonseul et Roux.

Entre temps, en 1943, il rédige avec André Vigneau — son ami de longue date — le scénario d'un film : « Construire la France », film qui ne peut être tourné.

Il participe à la reconstruction de la Sarre.

Depuis 1948, dans son atelier de Paris, il n'a cessé d'étudier de nouveaux projets. A des problèmes qui paraissent très difficiles à résoudre, il trouve d'audacieuses et logiques solutions. Quand il s'agit, par exemple, de la cité provisoire qui devait assurer le logement des ouvriers du barrage de Meffrouch, en Algérie, il en fait une cité de vacances avec Pierre Forestier.

Sans jouer au professeur, il enseignait. Chose dont il parlait rarement, mais qui était une de ses grandes joies. Les jeunes qui ont travaillé dans son atelier, Français ou étrangers, savent certainement ce qu'ils lui doivent. Il est mort trop jeune, ayant toujours été et resté jeune.

Il réalise, à Bar-le-Duc, la Cité de la Libération.

Il laisse inachevé le chantier heureusement très avancé de Firminy, qu'il construisait en association avec Marcel Roux et Charles Delfante.

Dans cette œuvre tout à fait à sa taille, André Sive se passionne dès le début pour les problèmes d'implantation des bâtiments sur un terrain difficile, mettant en valeur et en évidence les plans et les surfaces pouvant s'y prêter. Il atteint au monumental par les moyens les plus simples, du moins en apparence.

Il vient de terminer pour le Génie militaire l'étude de l'hôpital Labadie, à Marseille, hôpital de six cents lits, avec Forestier, Allée et Pery.

Une preuve de son talent incontestable, de son robuste talent, est d'avoir été choisi, à l'échelle internationale, comme membre d'un jury restreint pour le concours du plan de Brasilia.

André Sive était chevalier de la Légion d'Honneur, faisait partie de l'Ordre des Architectes, était membre du Comité de Rédaction de l'*Architecture d'Aujourd'hui* et du Comité Directeur du Cercle d'Etudes Architecturales.

PUBLICATIONS DES TRAVAUX D'ANDRE SIVE

ARTICLES	
Densités urbaines	**1946, n° 1, p. 14**
Mesures immédiates, par	**1946. n° 2, p. 70**
REALISATIONS ET PROJETS	
Groupe d'habitations à Meudon, Sive et Prouvé	**1952, n° 45, p. 48**
Marché de Clichy, Beaudouin, Lods, Sive, Bodiansky	**1953, n° 46, p. 9**
Palais de l'O.T.U.A., Beaudouin, Lods, Sive	**1953, n° 46, p. 8**
Cité des Blancs et de Val Fleury à Meudon, Sive et Kling	**1953, n° 47, p. 54**
Immeubles à Aubervilliers, Sive, Kling et Raccoursier	**1953, n° 46, p. 58**
Projet d'habitation pour un architecte à Meudon, Sive	**1953, n° 49, p. 46**
Chantier expérimental à Meudon, Sive et Prouvé	**1954, n° 52, p. 14**
Groupe d'immeubles à Meudon et à Paris, Sive, Kling, Raccoursier	**1954, n° 52, p. 24**
Agence personnelle rue Vauquelin,	**1955, n° 58, p. 98**
Projet de l'unité résidentielle de Firminy, Roux, Sive et Delfante	**1956, n° 66 p. XXI**
Laboratoires E.D.F. à Saint-Denis, R. Coulon et Sive	**1958, n° 76, p. 89**

† JACQUES WARNERY.

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons le décès de Jacques Warnery, survenu à la suite d'un accident d'automobile. Architecte et urbaniste, Jacques Warnery est né en 1905 et fit ses études à l'Ecole Nationale des Beaux-Arts dans l'atelier Pontremoli. Diplômé en 1932, il devint architecte en chef des Bâtiments civils et Palais nationaux.

Parmi ses nombreuses réalisations, rappelons, en association avec M. Saubot, le pont de Beaucaire en 157, les casernes de Saint-Dizier et de la base aérienne de Nancy Ochey, des groupes d'habitation H.L.M. à Provins, Fontainebleau, Soissons, Montargis et, enfin, à Maisons-Alfort (1954-1958) et à Draveil.

Architecte du Ministère de l'Education Nationale, il construit des lycées, écoles et centres techniques. Architecte en chef du Palais de Fontainebleau, il entretient et restaure les bâtiments et les jardins de ce Palais. Pour le Ministère de la Santé Publique, en association avec M. Saubot, il réalise des hôpitaux et centres psychiatriques. Enfin, il procède, en association avec les architectes Beaudouin, Cassan, Hoym, de Marien et Saubot, à l'étude d'aménageent du quartier Maine-Montparnasse.

Urbaniste, il élabore des plans d'aménagement pour Montargis, Rueil-Malmaison, Bougival, La Celle-Saint-Cloud, et le plan directeur de la région touristique de Fontainebleau.

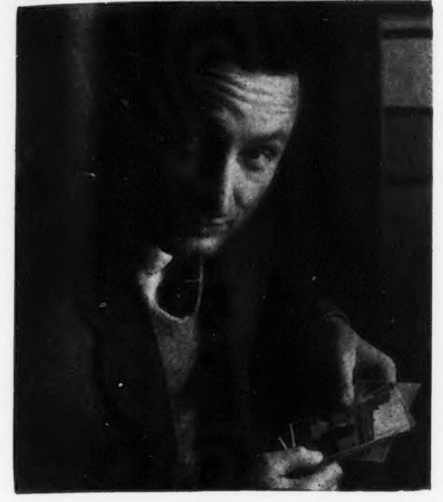
La mort a saisi Jacques Warnery en pleine activité.

† ERNST F. BURCKHARDT †

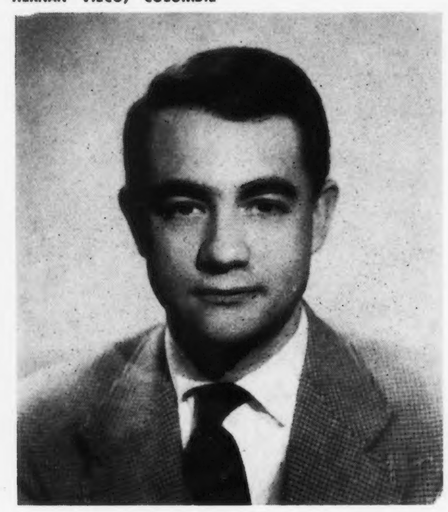
Nous avons appris avec regret le décès de M. Ernst F. Burckhardt, secrétaire de la Section suisse et membre actif de l'U.I.A., survenu accidentellement lors d'un voyage en Angleterre.

NOUVEAUX CORRESPONDANTS DE L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI

VJENCESLAV RICHTER, YOUGOSLAVIE



HERNAN VIECO, COLOMBIE



ARTUR LICIO PONTUAL, BRÉSIL



Nous avons le plaisir de compter, désormais, parmi nos correspondants, trois jeunes architectes : V. Richter, pour la Yougoslavie, H. Vieco, pour la Colombie et A.L. Pontual, pour le Brésil.

V. RICHTER.

Né en Croatie en 1917, V. Richter fit ses études à Zagreb. Engagé pendant la guerre dans la lutte contre le fascisme, il fut arrêté deux fois et blessé. Après la guerre, il fut chargé de cours d' « architectural design » à l'Académie des Arts Appliqués de Zagreb.

Président de la Société des Artistes des Arts Appliqués de Croatie de 1953 à 1958 et de la Société des Architectes de Croatie depuis 1956, il est en même temps membre du Comité exécutif de l'Union des Arts Appliqués et de l'Union des Architectes de Yougoslavie.

Il réalisa de nombreux pavillons yougoslaves pour des Foires internationales à Trieste (1947), Milan (1948), Stockholm (1948, 49 et 50), Vienne (1949 et 50), Hanovre (1950) et participa à l'exposition de la Céramique yougoslave à Londres en 1952.

Dans son pays même, il prit part également à plusieurs expositions et réalisa, en outre, des habitations en collaboration avec MM. Bregovac et Neidhard, ainsi qu'un restaurant à Slavonski-Brod.

Le talent d'architecte de V. Richter fut enfin reconnu dans de nombreux concours pour lesquels il obtint des prix ; malheureusement, tous ne furent pas suivis d'exécution. Rappelons, néanmoins, qu'il obtint le premier prix pour le pavillon yougoslave à Vienne en 1955 et, avec M. Bregovac, le premier prix pour le concours international du Musée d'Alep en 1956. La même année, il obtint le second prix pour le pavillon yougoslave à l'exposition mondiale de Bruxelles, puis le premier prix au concours restreint pour ce même pavillon, qu'il construisit finalement avec le succès que l'on sait puisque ce pavillon comptait parmi les quelques réussites de l'Exposition. En 1957, il obtint le premier prix pour le pavillon yougoslave à la Triennale de Milan.

H. VIECO.

Né à Medellin le 21 septembre 1925. Diplômé de l'Ecole Nationale d'Architecture en 1948, Architecte de Bâtiments nationaux.

Collabore avec José Luis Sert et Lester Wiener à la reconstruction de la ville de Tumaco, en Colombie, détruite à la suite d'un immense incendie. Ouvre à Bogota une agence avec les architectes M. Pisano et G. Bermudez.

Boursier de la « Rockefeller Foundation » en 1950, il visite les Etats-Unis afin d'étudier et de comparer les diverses méthodes d'enseignement pratiquées dans les grandes Universités et les Facultés d'Architecture américaines. Il vient en France en 1951 au titre d'élève de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris. En 1952, il rencontre les architectes B.H. Zehrfuss, M. Breuer et P.L. Nervi qui venaient d'être chargés de la réalisation de l'Unesco à Paris. Il collabore avec eux dès le début des études, aux plans de ce bâtiment, puis coordonne les travaux sur le chantier jusqu'à son inauguration en novembre 1958.

Aujourd'hui, Hernan Vieco repart en Colombie où l'attendent d'importants travaux.

Nous nous devons de souligner ici que l'étude sur la Colombie, présentée dans ce numéro, est due en grande partie à son initiative et qu'elle a été réalisée avec son concours.

ARTUR LICIO PONTUAL.

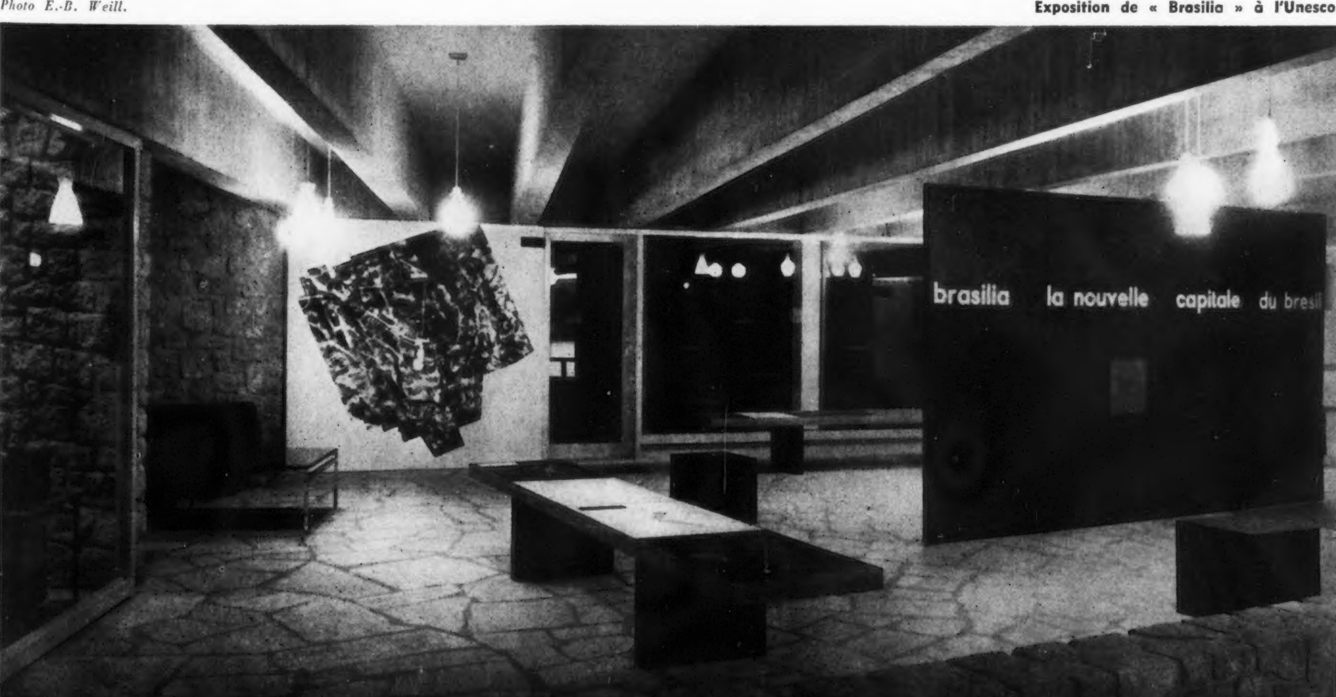
Né le 22 janvier 1934 à Pernambouc au Nord du Brésil, il suit les cours de la Section d'Architecture à l'Ecole des Beaux-Arts de cette ville, puis obtient son diplôme à Rio de Janeiro où, à l'Agence d'Oscar Niemeyer, il collabore avec ce dernier, aussi bien à la revue « Modulo » dont Oscar Niemeyer est directeur, qu'aux travaux de Brasilia.

En 1958, il prépare en Europe diverses expositions sur la nouvelle capitale du Brésil, qu'il présente successivement à Bruxelles, Genève, Londres, Munich et, enfin, à Paris, au siège de l'Unesco. L'intérêt de cette dernière exposition résidait non seulement dans la valeur architecturale des documents, mais encore dans la composition de l'ensemble, bien intégrée au cadre particulier qui lui était offert, ce qui exprime l'orientation des recherches de ce jeune architecte.

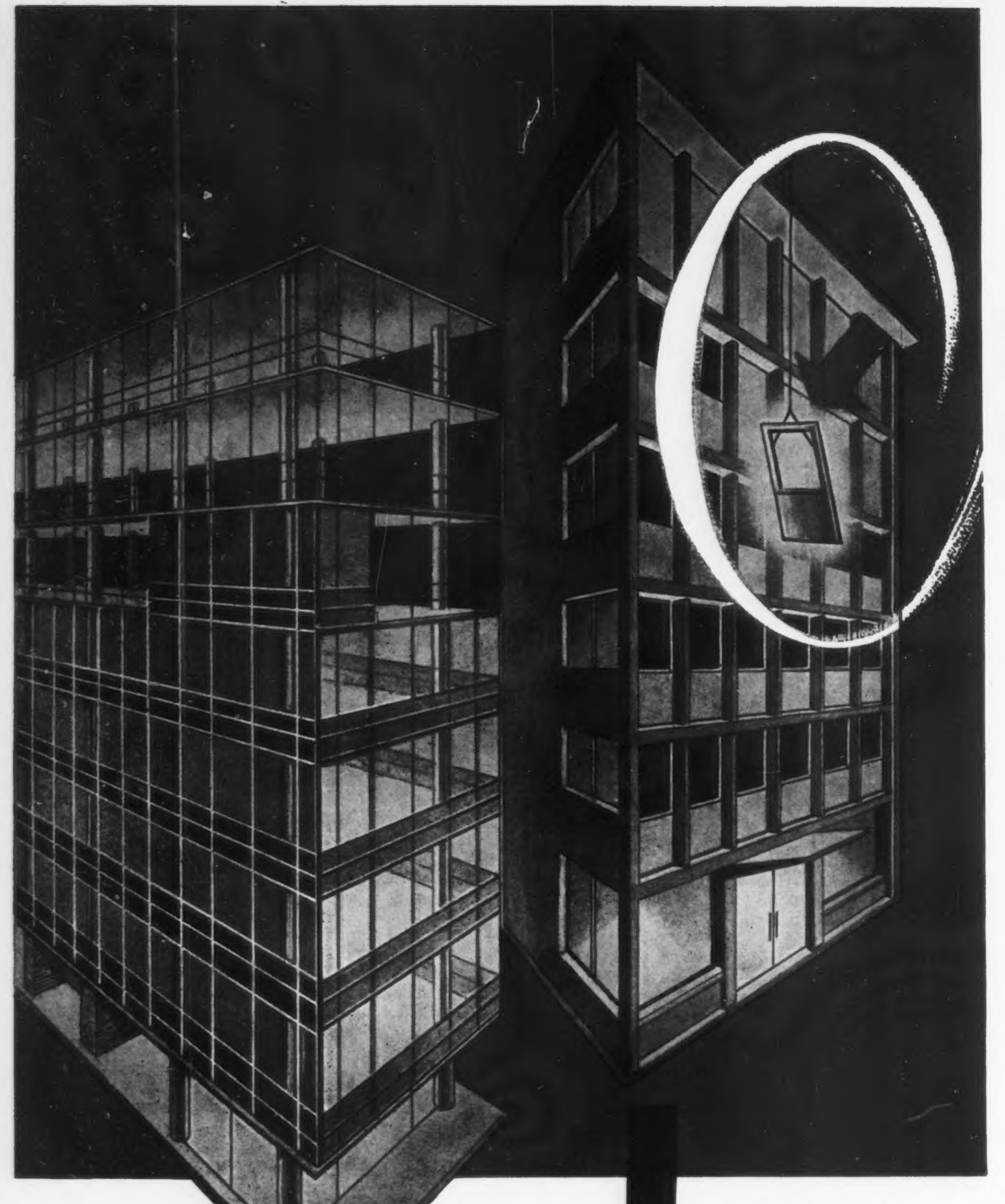
Rappelons que cette exposition a été organisée par l'Ambassade du Brésil à Paris et présentée dans le cadre des activités de l'Unesco, le jour même de l'inauguration des nouveaux bâtiments le 3 novembre.

Par ailleurs, A.-L. Pontual a pris une part active à la publication de Brasilia dans notre Revue.

Photo E.-B. Weill.



Exposition de « Brasilia » à l'Unesco.



MONUMENT INTERNATIONAL D'AUSCHWITZ

Sept projets sur les 635 présentés avaient été retenus en avril dernier par le jury du concours organisé par le Comité International d'Auschwitz, en vue de l'érection d'un monument commémoratif. Le jury s'est réuni à nouveau le 8 novembre à Paris pour examiner les envois des candidats retenus au premier tour.

Considérant que son rôle n'était pas, au premier chef, d'attribuer un prix, mais surtout d'œuvrer de manière à ce que le monument qui sera érigé soit digne d'Auschwitz, tant par sa signification que par sa réalisation, le jury n'ayant trouvé aucun des sept projets entièrement satisfaisants a décidé de ne pas attribuer de prix.

Il a retenu les projets de trois équipes : celles de MM. Hansen (Pologne), Lafuente (Italie et Espagne) et Vitale (Italie) et il leur a demandé de reconsidérer le sujet, soit en collaboration, soit individuellement, après avoir entendu ses critiques et conseils.

Les critiques du jury ont été les suivantes :

— Projet de l'équipe Hansen : ce projet prévoit une voie de cheminement en diagonale à travers le camp, aboutissant à l'emplacement de l'ancien crématoire. Le visiteur parcourt, au travers de cette voie, les ruines des installations du camp qui seraient laissées dans leur état actuel « en réserve » sur ce parcours. L'inspiration générale a été appréciée, mais le projet comporte une implantation qui paraît inacceptable pour les anciens d'Auschwitz ; de plus, le point focal émotionnel est dénué d'éléments plastiques.

— Projet de l'équipe Lafuente : ce projet est basé sur l'utilisation symbolique des wagons plombés ; le projet fait preuve d'un talent certain, mais l'idée directrice ne s'attache néanmoins qu'à un aspect du drame.

— Projet de l'équipe Vitale : inspiré de l'idée de gisants reposant en vagues sur le terrain d'Auschwitz, ce projet détruit l'atmosphère réelle du camp. L'idée sculpturale en est sans doute bonne, mais la réalisation ne semble pas être assez puissante pour exprimer l'intensité du drame d'Auschwitz.

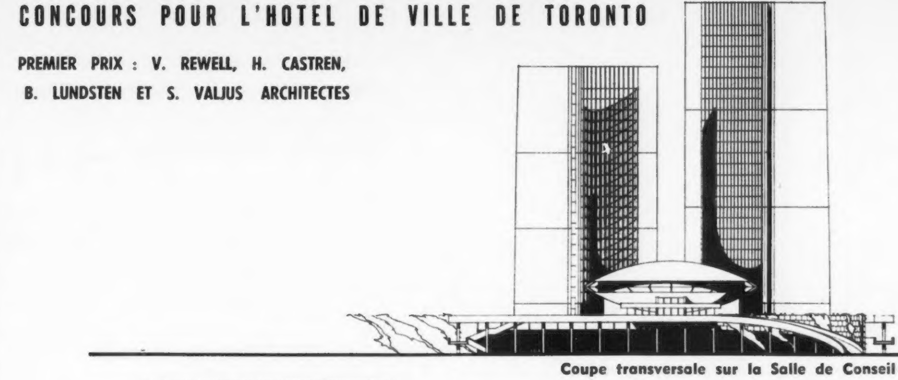
L'examen des sept projets retenus nous apparaît comme extrêmement décevant et semble prouver l'impossibilité, pour des artistes et architectes, de trouver une expression plastique qui soit à la mesure de la plus atroce tragédie du XXe siècle. A notre sens, aucun des projets ne pourrait répondre à ce qu'on était en droit d'en attendre, et même en reconsidérant les partis présentés, il paraît difficile d'aboutir à une solution acceptable.

Le « Jugement de Salomon » du jury qui suggère une collaboration entre trois équipes, non dénuées de talent mais d'inspirations totalement différentes, semble difficilement réalisable.

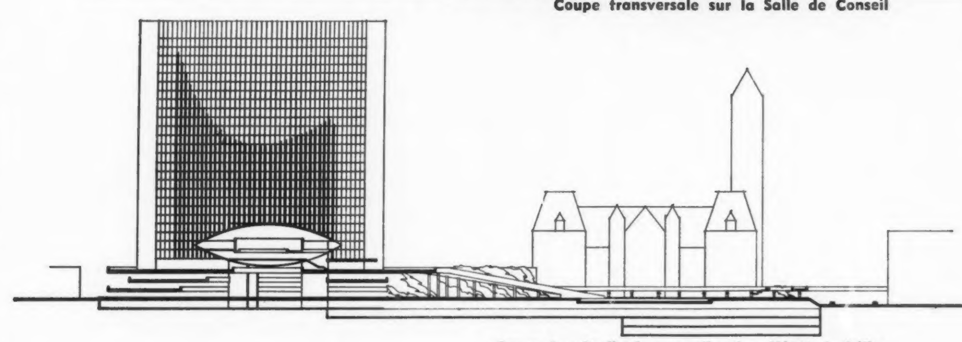
L'exposition de l'ensemble des projets présentés s'ouvrira le 9 janvier 1959, à l'ancien siège de l'U.N.E.S.C.O., 19, avenue Kléber, à Paris, et durera vraisemblablement jusqu'au mois de juillet.

CONCOURS POUR L'HOTEL DE VILLE DE TORONTO

PREMIER PRIX : V. REWELL, H. CASTREN, B. LUNDSTEN ET S. VALJUS ARCHITECTES



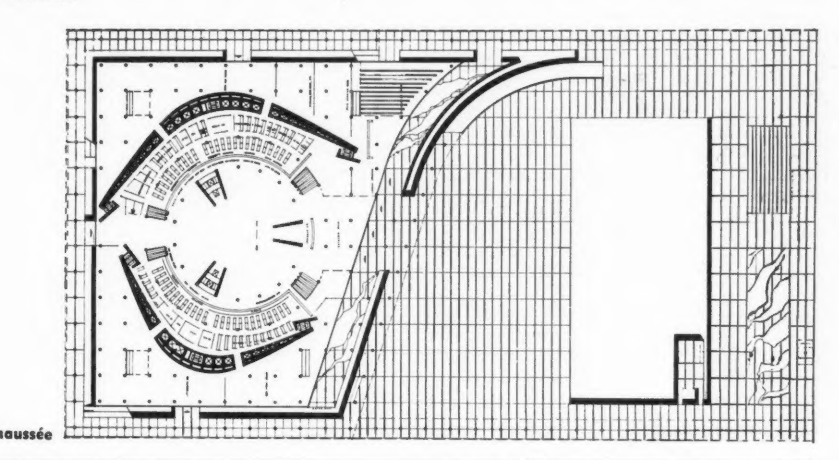
Coupe transversale sur la Salle de Conseil



Coupe longitudinale avec l'ancien Hôtel de Ville

Un concours avait été ouvert par la Municipalité de Toronto (Canada) pour l'édification d'un hôtel de ville et de ses services administratifs. Le Jury, présidé par le Professeur Arthur, de Toronto, comptait parmi ses membres, les architectes Eero Saarinen, Rogers, Richardson.

Parmi 514 projets présentés, huit ont été retenus au premier échelon et, finalement, le Premier Prix a été décerné aux architectes finlandais : V. Rewell, H. Castren, B. Lundsten et S. Valjus. Le parti est basé sur l'utilisation de segments de paraboles centrés sur le volume principal de la Salle du Conseil.



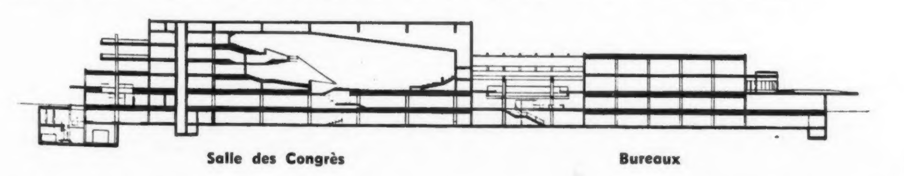
Rez-de-chaussée

EDITION SPECIALE DE NOTRE NUMERO 79, L'ŒUVRE DE MIES VAN DER ROHE

Notre n° 79, L'œuvre de Mies van der Rohe, vient d'être relié pleine toile sous couverture en rhodoïd, pour une édition spéciale de luxe, à tirage très limité. Cet ouvrage est vendu au prix de 2.500 francs.

NOUVELLE SALLE DE CONGRÈS A LA HAYE

J. J. P. OUD, ARCHITECTE



Le bâtiment principal du Centre Culturel de plan rectangulaire (180 × 70 m) a été conçu à partir de la Salle des Congrès prévue pour 3.000, 1.200 et 650 places, en raison des possibilités de subdivisions. Il comprend en outre des salles de musique (500 places), de spectacles (500 places), de réunion pour respectivement : 200, 150, 100, 75, 50 et 30 places, de délégués de 1000 à 20 places ; de travail et annexes nécessaires ainsi que halls, bars, restaurant avec terrasses, P.T.T., etc. L'aile latérale comprend 28 bureaux et une salle de cinéma (400 places).

En 1956, la Municipalité de La Haye décidait la construction d'un édifice destiné aux Congrès, constituant le noyau d'un Centre Culturel. L'architecte J.J.P. Oud, de Wassenaar, a été chargé de sa réalisation ; les plans du projet viennent d'être divulgués dans le courant de septembre. La Salle du Congrès sera édifiée dans le quartier de « Zorgvliet » ; il est prévu en outre l'agrandissement du Musée Municipal et la construction d'un Musée de l'Enseignement, le tout constituant le Centre Culturel.

L'ensemble se compose d'un corps de bâtiment rectangulaire longeant l'avenue Johan de Wittlaan, d'une aile oblongue fermant en partie l'aile existante et une tour de 17 étages, de plan triangulaire entièrement vitrée côté jardin. Les espaces libres au sol seront traités en terres-pleins, terrasses, parc (servant aussi à des expositions), parking avec station-service garage en sous-sol.

Bureaux. Cinéma — Salle des Congrès — Hôtel — Station-Service. Parking

dans tous les domaines

1

2

3

troy

5

6



CONCOURS INTERNATIONAUX.

Concours pour un monument à Dachau.

Bien que plusieurs revues aient annoncé ce concours, les organisateurs, à qui nous avons fait part de certaines objections, nous ont fait savoir qu'il ne s'agissait que d'un projet. En principe, ce concours n'est donc pas encore lancé et n'a pas reçu l'accord de l'U.I.A.

Concours International du Meuble à Cantu (Italie).

La Troisième Exposition de Sélection du Meuble aura lieu à Cantu du 5 au 27 septembre 1959. A cette occasion, des concours sont organisés entre artistes, décorateurs et architectes du monde entier. Les concurrents devront envoyer au Comité organisateur de l'Exposition de Sélection, jusqu'à la date limite du 31 décembre 1958, leur demande d'inscription, à : « Terza Mostra Selettiva e Concorso Internazionale del Mobile, Cantu, Italia ». Ce concours de « mobilier » n'entre pas dans le cadre de la réglementation des concours internationaux d'architecture.

Résultats du concours pour l'hôtel de ville de Toronto.

520 concurrents de 42 pays différents avaient soumis des projets pour ce concours. En mai dernier, le jury avait retenu huit projets pour participer à l'épreuve du second degré.

Le jury, composé de MM. G.E. Pratt, Ernesto Rogers, Eero Saarinen, Sir William Holford et Gordon Stephenson, s'est réuni à nouveau et a décerné le premier prix à M. Viljo Rewell, de Finlande.

ENTRETIENS DE RIO DE JANEIRO.

Problèmes des villes nouvelles.

Sous l'égide de l'Unesco, l'Institut brésilien pour l'Education, la Science et la Culture, a organisé avec la collaboration de l'Institut des Architectes du Brésil et l'U.I.A., des entretiens sur le problème des villes nouvelles.

A l'issue des travaux, la résolutoin suivante a été adoptée :

« Les participants à l'Entretien International sur les problèmes des villes nouvelles, réunis à Rio de Janeiro du 6 au 9 octobre 1958, après avoir débattu les aspects divers et multiples de la création de nouvelles cités, affirment avec force :

1. La création de toute ville nouvelle doit s'intégrer dans le plan régional, national, continental.
2. La planification intégrale à l'échelon de la ville, de la région, du pays, du continent, est la première tâche des autorités ou des organismes responsables à ces divers échelons.
3. Le but final de cette planification est le plein épanouissement de la personne humaine, idéal suprême de toute démocratie.
4. L'urbanisme étant le problème de tous et de chacun, il est indispensable de donner conscience de cette vérité, par tous les moyens, à l'opinion publique.
5. Le plan d'aménagement est une création continue, le reflet d'un organisme vivant en constante évolution.
6. La planification, basée sur les facteurs géographique, économique, humain, doit être confiée à une équipe dans laquelle les architectes devront collaborer dès l'origine d'une manière effective. »

1. Il est indispensable qu'à la base de toute planification urbaine, il y ait un programme tenant compte de tous les facteurs physiques, économiques et sociaux de la région intéressée.
2. Toute agglomération doit être basée sur un support économique sain. Le programme doit clairement en poser les données. Pour assurer un développement harmonieux de la cité l'économie ne doit pas être basée sur une seule catégorie d'activités.
3. Des dispositions juridiques, économiques et sociales doivent éviter les inconvénients de l'attirance exercée par les agglomérations urbaines sur les régions agricoles avoisinantes. Pour fixer le cultivateur à la terre, il faut l'intéresser à l'exploitation intensive du sol par un aménagement approprié du régime foncier et des conditions d'exploitation. En outre, il faut mettre à la disposition de l'agriculteur l'équipement culturel et social auquel il a le droit d'aspirer.
4. Les traditions, les conditions de vie, le climat déterminent les règles applicables dans chaque cas particulier. Il n'y a de normes universelles ni pour la dimension, ni pour la densité, ni pour les éléments de la structure des villes.
5. Il faut prévoir pour toute ville la possibilité d'une extension organique. Les plans fermés devront donc être évités.
6. Tout plan doit permettre une réalisation par étapes, chacune constituant une unité organique ayant la possiblité d'une vie autonome.
7. Pour être efficace, tout plan urbain doit être intégré dans un plan plus vaste, régional, national, continental.
8. Le plan est un contrat entre l'autorité et le peuple. Il exige pour sa réalisation la participation consciente des deux parties. Il est nécessaire que la communauté crée des institutions qualifiées pour la discussion et l'approbation du plan.
9. La planification urbaine doit être considérée non seulement comme une prérogative, mais comme un devoir de l'autorité.
10. Les municipalités doivent être tenues par les autorités gouvernementales à établir leurs plans directeurs d'urbanisme. La législation doit également prévoir la possibilité de plans intermunicipaux et réserver au gouvernement le droit de procéder lui-même à l'élaboration et à l'exécution de plans directeurs dans des conditions déterminées notamment lorsque les autorités locales sont défaillantes.
11. La loi doit prévoir l'établissement, à tous les niveaux, d'organismes de planification fonctionnant en collaboration avec les architectes et les autres professions intéressées.
12. La planification implique un travail d'équipe à tous les échelons, local, régional, national. Ces équipes seront constituées par des architectes, des ingénieurs, des géographes, des économistes, des sociologues, des hygiénistes et autres spécialistes de l'étude du milieu physique et humain.
13. Il est nécessaire, lors de la création de nouvelles villes, de constituer aussitôt que possible, des institutions démocratiques pour assurer la participation à la solution des problèmes urbains.
14. Une bureaucratie excessive est un obstacle à une planification vivante et à la participation active de la population.
15. L'autorité doit préserver les droits de la communauté en cherchant à éviter la spéculation sur les terrains. Une solution qui semble applicable consiste à concéder l'utilisation de la terre selon le principe du droit de superficie, pour un temps déterminé et dans les buts prévus par la planification. A la fin de ce délai, pouvant éventuellement être renouvelé, la terre revient de droit à la collectivité.
16. Une autre méthode à recommander consiste dans la détermination, avant toute opération, de la valeur des terrains urbains qui deviendra le point de départ des opérations futures.

NATIONS UNIES.

Comité de l'Habitat.

Le Comité de l'Habitat a établi son programme futur de travail qui portera sur les points suivants :

— Examen des politiques nationales du logement et des progrès accomplis dans ce domaine ;
— Problèmes posés par le logement dans les pays moins industrialisés ;
— Industrialisation de la construction du logement ;
— Rassemblement et publication des statistiques du logement et du bâtiment ;
— Problèmes de l'habitat rural ;
— Développement urbain et urbanisme.

Séminaire d'Urbanisme régional.

Le Séminaire d'Urbanisme régional, organisé par le Bureau d'Assistance technique des Nations Unies, la Commission économique pour l'Asie et l'Extrême-Orient et le Bureau des Affaires sociales, en collaboration aveo l'Unesco et le gouvernement japonais, s'est déroulé à Tokyo du 28 juillet au 8 août 1958.

NOUVELLES DES SECTIONS.

Allemagne.

Depuis la constitution de la République Fédérale en 1949 plus de 4 millions de logements ont été construits. Il s'y ajoutera encore 3 millions d'habitations d'ici quatre à six ans, dont 1,8 millions seront des constructions sociales.

Dans l'année en cours, on peut s'attendre à l'achèvement de 500.000 logements nouveaux. Au cours des années précédentes, il a été construit environ 850.000 habitations appartenant aux occupants.

Les constructions nouvelles représentaient, en 1957, près de 80 % de tous les logements construits, tandis que les reconstructions sont d'une importance moindre. La part des petites villes s'est élevée à 53 %.

On bâtit, en général, des logements plus spacieux que dans les premières années de la reconstruction : les pièces sont, en règle générale, plus grandes qu'autrefois et le pourcentage des logements de 4 pièces et davantage dépassait, l'année dernière, 60 %.

La plus haute construction en béton d'Europe vient d'être terminée sur la montagne du Ochsenkopf, en Bavière, pour le compte de la Radiodiffusion bavaroise. Il s'agit d'une tour-antenne de télévision ; elle figure parmi les dix plus hauts édifices du monde.

Belgique.

Le 21e Congrès National de la Fédération Royale des Sociétés d'Architectes de Belgique, qui s'est déroulé à Liège du 27 au 29 septembre 1958, avait pour thème principal : « L'influence des techniques nouvelles sur l'architecture. »

France.

DISTINCTION.

M. Jean Canaux, architecte et urbaniste, vient d'être élu président de la Confédération Internationale de l'Urbanisme, de l'Habitation et de l'Aménagement du territoire.

Nous adressons à notre ami Jean Canaux nos félicitations et nous souhaitons que, sous sa présidence, la collaboration indispensable entre la Confédération et l'U.I.A. fasse de nouveaux et fructueux progrès.

Architecture argentine.

Une première exposition d'architecture contemporaine argentine, constituée par des panneaux présentés au Congrès de Moscou par la Section Argentine de l'U.I.A., s'est tenue à Paris au Centre d'Information et de Documentation du Bâtiment, du 20 au 27 novembre dernier.

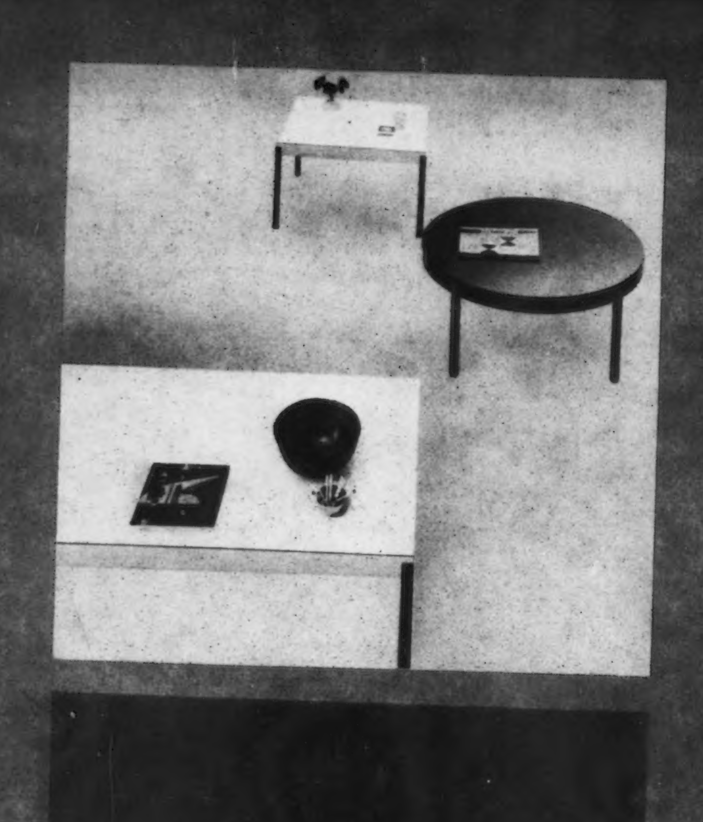
Suisse.

M. Jean-Pierre Vouga, ancien délégué aux commissions de travail de l'U.I.A., vient d'être nommé rédacteur de la Revue suisse *Habitat.* L'U.I.A. et *L'Architecture d'Aujourd'hui* lui adressent leurs vœux de succès dans cette nouvelle tâche.

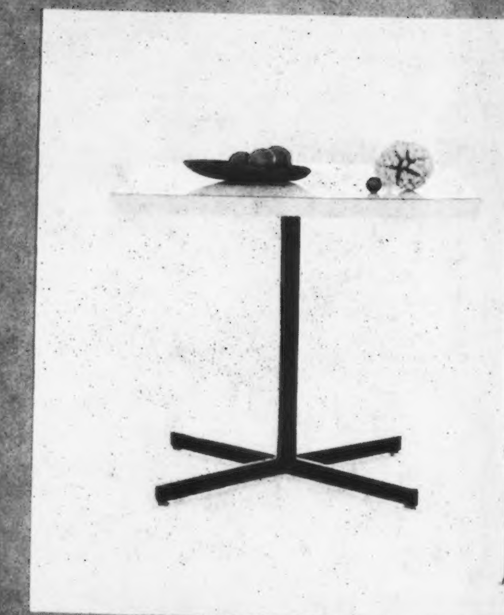
Tchécoslovaquie.

Au cours des dix dernières années, on a construit en Tchécolovaquie plus de 410.000 nouveaux logements.

De nouvelles villes ont été créées en Tchécoslovaquie : Havirov, dont la construction a été commencée en 1952 et qui compte aujourd'hui 25.000 habitants ; Poruba avec 30.000 habitants. A Cetrove, une nouvelle agglomération est en construction et on y prévoit 25.000 habitants en 1960. *(La Maison.)*

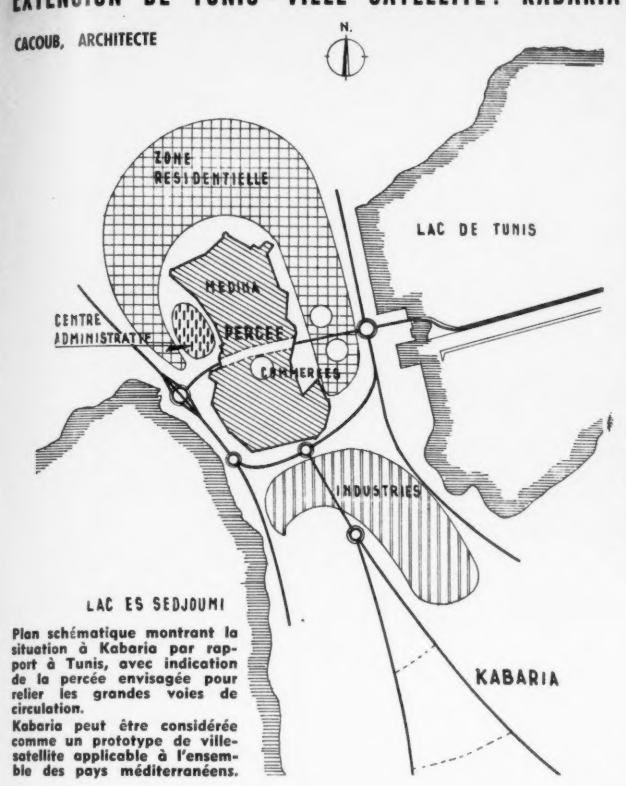






EXTENSION DE TUNIS - VILLE SATELLITE : KABARIA

CACOUB, ARCHITECTE



Plan schématique montrant la situation à Kabaria par rapport à Tunis, avec indication de la percée envisagée pour relier les grandes voies de circulation.
Kabaria peut être considérée comme un prototype de ville-satellite applicable à l'ensemble des pays méditerranéens.



Photo Amico-Roma

La tâche entreprise il y a une dizaine d'années par les architectes et urbanistes français en Tunisie ne semble pas avoir été poursuivie. Malgré des terrains libres au Nord et à l'Est, les travailleurs sont obligés de traverser la ville pour se rendre dans la zone industrielle située au Sud et Sud-Ouest.

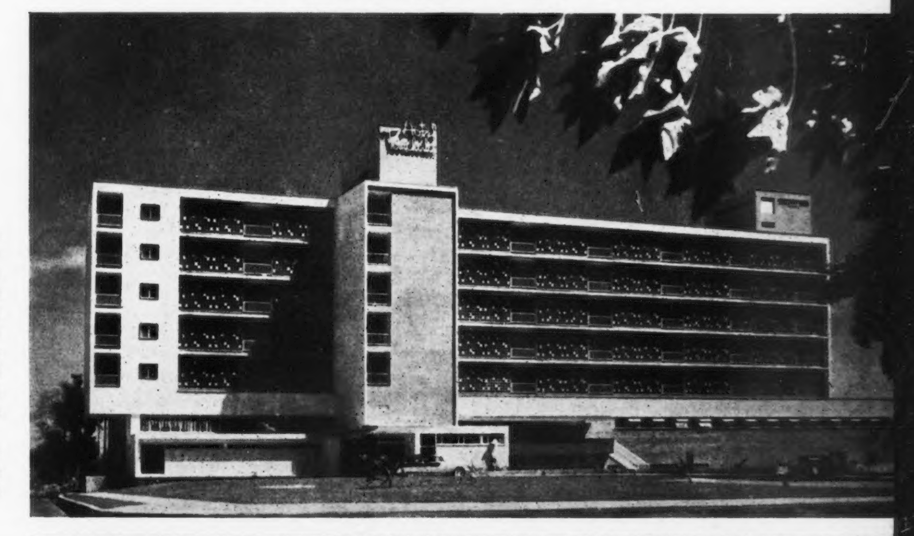
Pourquoi ne pas créer, à proximité de Tunis, une ville-satellite de 20 à 30.000 habitants qui représenterait une solution humaine tout en sauvegardant l'harmonie et l'esthétique de la ville actuelle ? Pas une cité-dortoir, mais un ensemble se suffisant à soi-même avec : centre civique et culturel, écoles, centres commerciaux et possibilités de travail sur place pour la presque totalité des habitants. Espaces verts, circulation appropriée assurant la sécurité des piétons et offrant un réseau de voies différenciées pour trafic rapide et local.

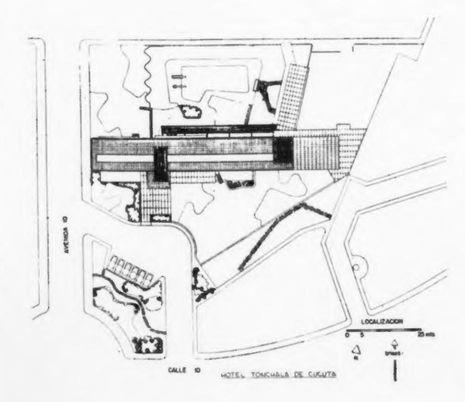
HOTEL TONCHALA A CUCUTA, COLOMBIE

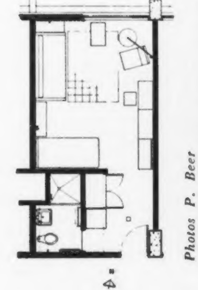
C. CUELLAR, C. SERRANO, C. LARGACHA, ARCHITECTES

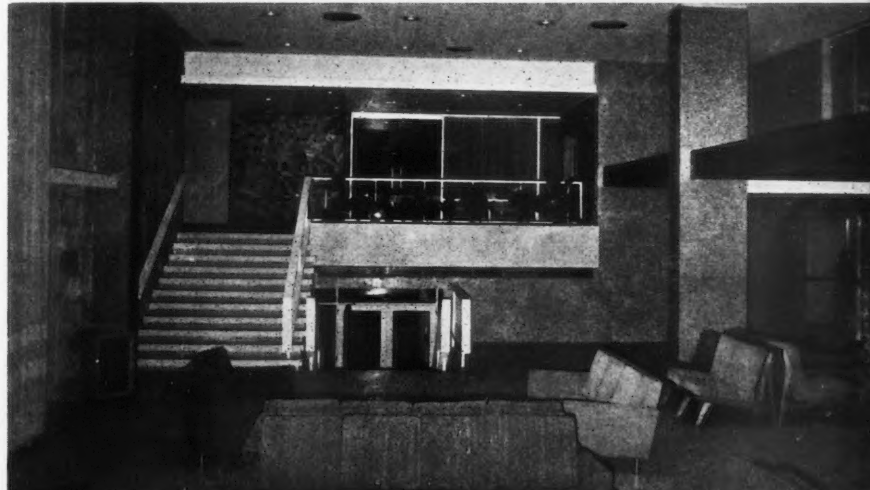
L'hôtel se compose d'un volume de plan rectangulaire sur pilotis, orienté Nord-Sud, implanté sur un vaste terrain de configuration irrégulière, dont une partie est traitée en jardin et piscine, l'autre en jardin et parking. Les circulations verticales sont affirmées en saillie sur la façade Sud communiquant avec le hall d'entrée et le restaurant qui ont été prévus à un seul niveau, en avancée par rapport au corps de bâtiment principal. Le plus grand soin a été porté à l'étude du plan de l'appartement-type comprenant : entrée, chambre, salle d'eau et volume de rangement intégré à la structure. Les baies vitrées sont pourvues, en parties haute et basse, d'un système assurant à la fois la ventilation et la protection contre le soleil.

Les architectes ont pu traiter aussi les aménagements intérieurs ; ils ont choisi ou dessiné les éléments mobiliers et fait appel à certains artistes pour des compositions plastiques, donnant à cet hôtel une unité architecturale.







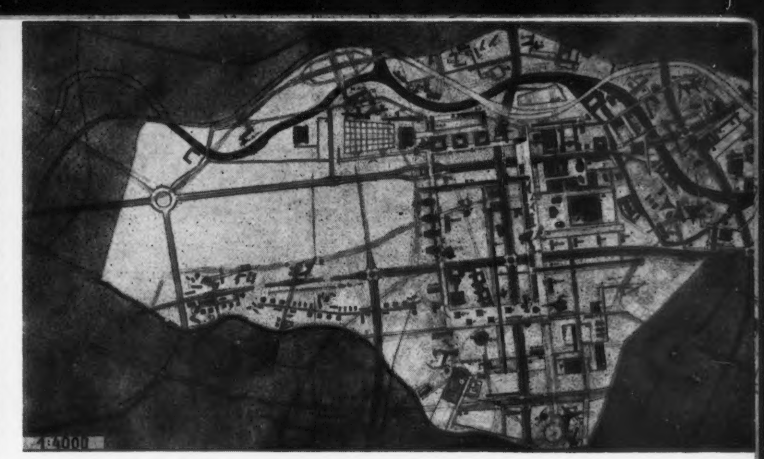


Photos P. Beer

Plan d'ensemble et cellule-type.
Ci-contre : Façade Sud et détail du hall.

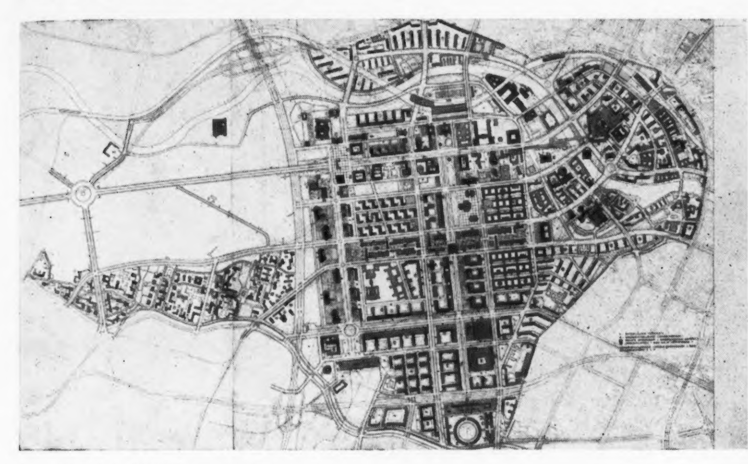


3e ACHAT : WILHELM HOLZBAVEN, AUTRICHE

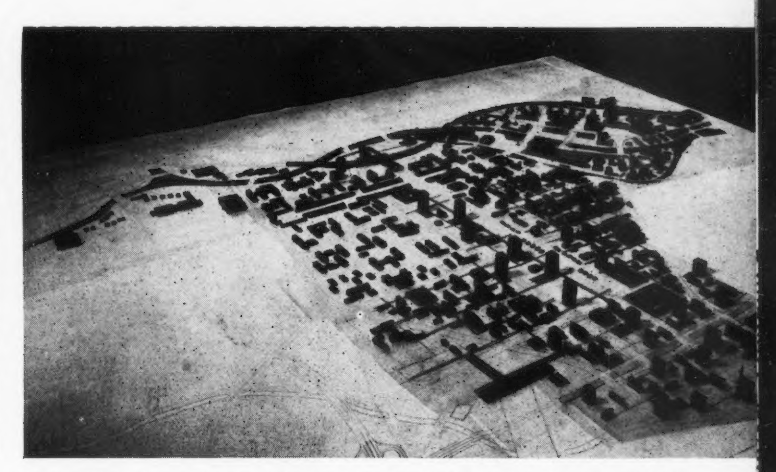


4e ACHAT : WOLFGANG RASPER ET HORST KOLSTER, ALLEMAGNE

CONCOURS DE BERLIN



C.-F. ET UDO LUDECKE, ALLEMAGNE



JORN UTZON, ERIK ET HENRY ANDERSON AVEC PEER ABBEN ET J. MICHELSEN, FINLANDE

En complément de la publication du concours organisé pour la reconstruction du centre de Berlin, nous donnons, dans cette page, quelques projets non primés.

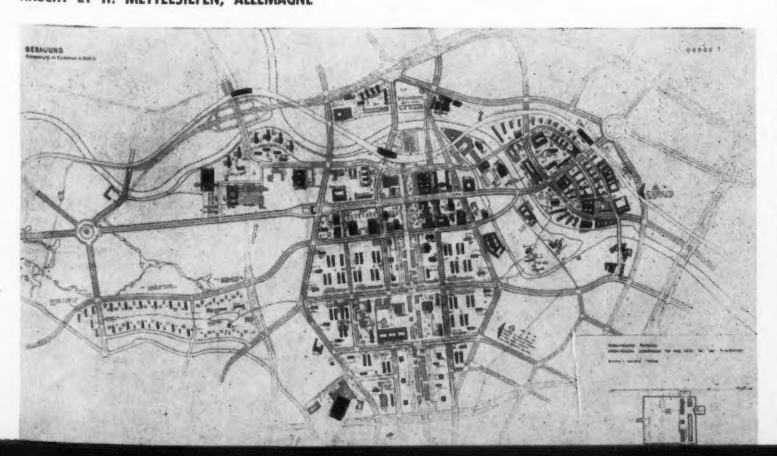


NIC NAURATH, ALLEMAGNE. FRITZ RAGETE, AUTRICHE ET DEGENHARD SOMMER



RICHARD DOCKER, BLUME ET ACKERLE, ALLEMAGNE

KNECHT ET H. METTELSIEFEN, ALLEMAGNE



B. STEIGMAR, FRANCE

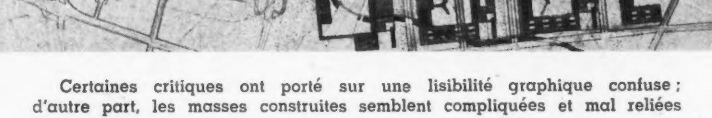


CONCOURS DE BERLIN

SIXIÈME MENTION

D. CHENAT, J. OLIVIER, HENRI QUILLÉ, ARCHITECTES

HERBE, INGÉNIEUR-CONSEIL, BAUMERT, ARCHITECTE-CONSEIL



Cette étude tendait, dans le cadre imposé par le programme du concours, à définir la grandeur conforme de la ville et du « core ».

Sur le plan général, il était proposé : l'abandon de la politique du « grand Berlin » ; la localisation des industries et la formation, à l'est et à l'ouest de la ville, de cités linéaires industrielles ; le déplacement d'industries situées dans la ville ; la concentration de 4.500.000 habitants dans une zone comprise à l'intérieur du périmètre actuel du grand Berlin. Le plan du centre de la ville fut établi sur ces bases.

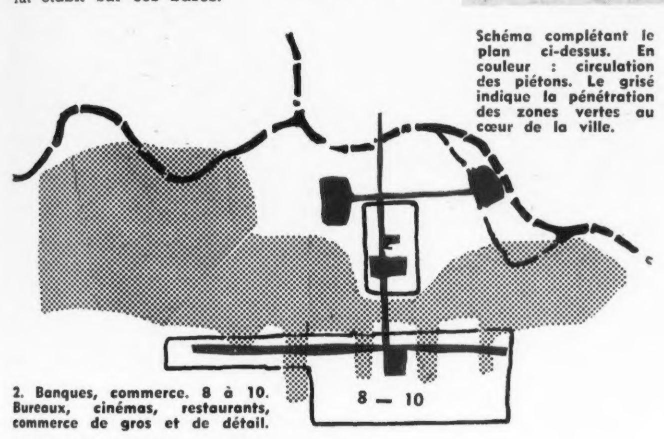


Schéma complétant le plan ci-dessus. En couleur : circulation des piétons. Le grisé indique la pénétration des zones vertes au cœur de la ville.

2. Banques, commerce. 8 à 10. Bureaux, cinémas, restaurants, commerce de gros et de détail.

Certaines critiques ont porté sur une lisibilité graphique confuse ; d'autre part, les masses construites semblent compliquées et mal reliées entre elles.

Par contre, le « core » est considéré comme un élément continu qui se renouvelle sur place. L'habitat est considéré comme un élément dynamique et discontinu qui se renouvelle périodiquement avec des formes différentes selon l'évolution des structures de la ville. Les éléments du « core » occupent l'espace d'une manière continue tandis que l'utilisation du sol par l'habitat est discontinue (ville verte).

La séparation des piétons et des automobiles, des activités de jour et de nuit et la mise en relation des fonctions du cœur de la cité, ainsi que la présence d'habitations dans le « core » évitant de créer un vide au centre de la cité, traduisent quelques-unes des préoccupations des auteurs.

Particularités : Des éléments ont été ajoutés au programme initial : deux centres de recherches fondamentales : Sciences et Arts, ainsi qu'un centre dit d'automation, sorte de complexe d'analyses sociales à la disposition de l'Etat, de l'Université et du Public ; enfin, un centre de repos surveillé (Maix-Engln Platz).

CONCOURS DE BERLIN

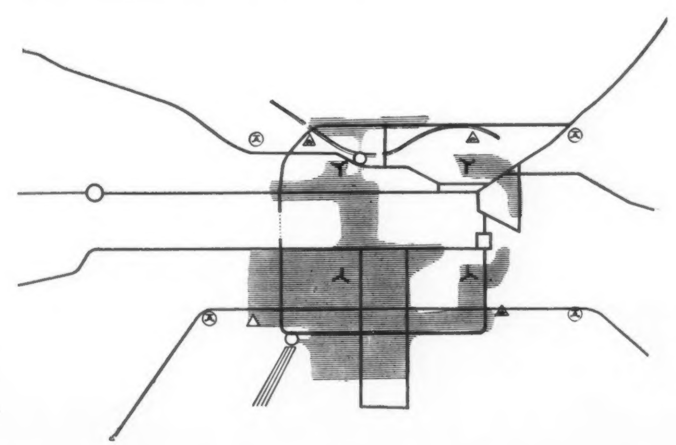
PROJET DE HENRI COLBOC ET GEORGES PHILIPPE, ARCHITECTES

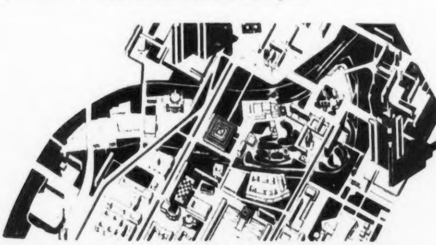
P. DALIDET ET G. DEVILLARD, ARCHITECTES-ASSISTANTS

Parmi les contingences imposées par le programme de Berlin-Capitale, l'une des principales est un système de « 4 tangentes », voies à circulation très rapide dont le rôle est d'absorber le flot des voitures venant du centre, tout en créant une zone d'isolement. Il fallait donc établir un système de circulation qui complète efficacement ces tangentes, en permettant au centre de découvrir vers l'extérieur ses prolongements naturels. Partant du principe que toute cristallisation urbaine est provoquée par la rencontre d'un axe Nord-Sud et d'un axe Est-Ouest, les deux grandes voies traditionnelles, l'Unter den Linden et la Friedrich-Strasse, répondaient à cette volonté, ce qui a conduit à rechercher un plan tracé, de caractère urbain : une place monumentale a été prévue à l'intersection de ces deux voies.

Ce système élémentaire de circulation est complété par deux voies transversales Nord et Sud, voies à vitesse moyenne, desservant directement les foyers de travail principaux, quatre tours, immeubles bureaux de 250 mètres de haut (leur nombre correspond à une concentration optimum permise par un coefficient de surface bâtie imposé). Ces tours bénéficient d'accès directs, de parkings et d'héliports et sont reliées entre elles par une ceinture secondaire. Elles contribuent à donner à ce paysage de plaine une silhouette caractéristique.

Ci-dessous : Plan d'ensemble et schéma de circulation du projet des architectes Colboc et Philippe. On notera que les espaces verts, prolongement naturel du Tiergarten, s'ordonnent à mesure que la végétation pénètre au cœur de la ville pour se transformer au centre en un jardin floral.

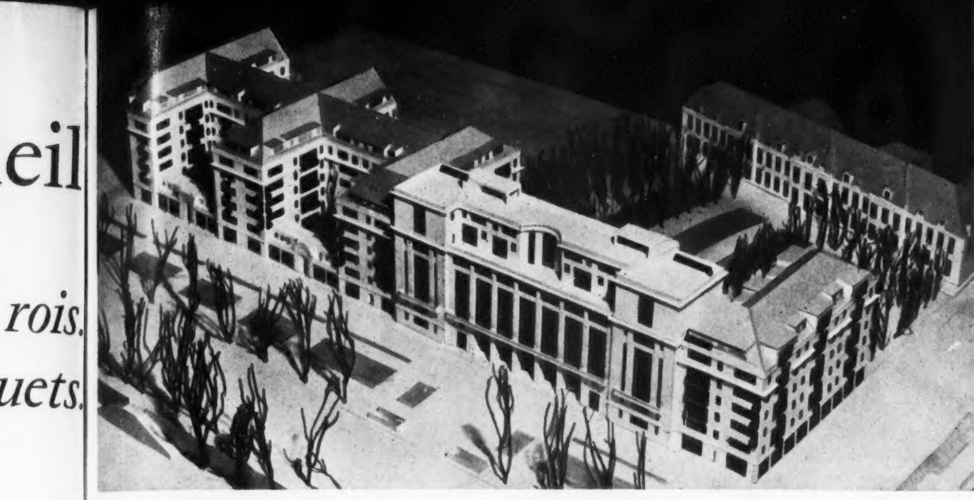




Les éléments composant la Municipalité ont été groupés en un Forum monumental et bibliothèques, musées, académies, constituent le Centre culturel situé dans l'île. Les commerces forment des allées marchandes, réservées aux piétons, la desserte automobile s'effectuant par des voies parallèles et adjacentes. L'ensemble est formé d'une multitude de places et d'espaces fermés, dominés par une ordonnance, une cadence d'immeubles de 40 à 60 mètres de haut, qui forment le contrepoint des quatre tours dominantes du projet et achevant de donner à la ville sa silhouette définitive.



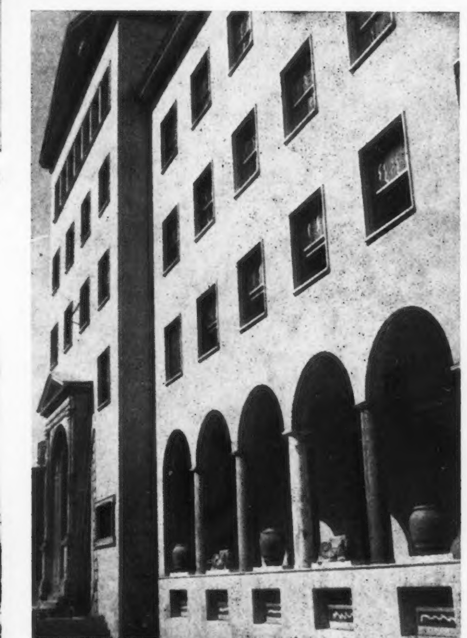

Parqueterie du Beau Soleil
R. TIXIER et Cie
Saint-Amand-en-Puisaye (Nièvre)
Tél. : 1
Le parquet des rois.
Le roi des parquets.
L'atout maître
des architectes
et des décorateurs
PUBLIDA
J.M.BolzE.56
L'Expérience de trois générations,
la chaîne de fabrication la plus moderne de France
assurent un parquet terminé parfait : jointage absolu, poli impeccable, hygrométrie à la demande, et une classification supérieure en tous points.



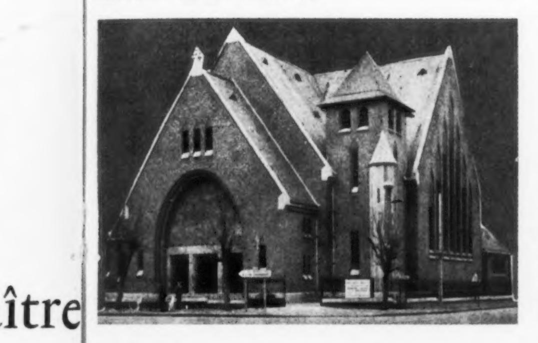
FRANCE. LA CITE DES ARTS A PARIS — FUTUR FOYER DE LA CREATION ARTISTIQUE INTERNATIONALE



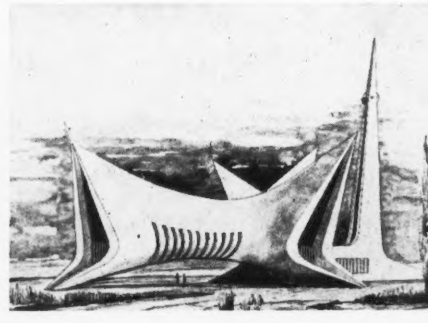
ITALIE : PAVILLON DE L'ITALIE A LA CITE UNIVERSITAIRE DE PARIS.



FRANCE : EGLISE A DRANCY.



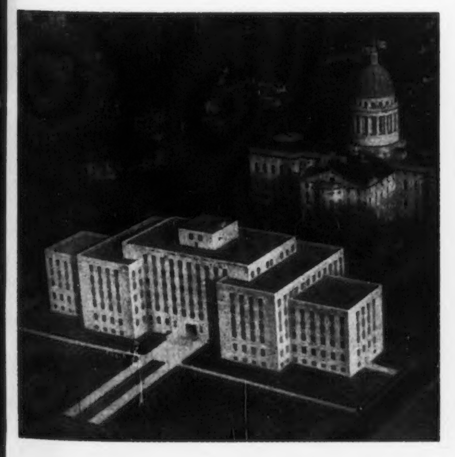
ITALIE : EGLISE SPATIALE.

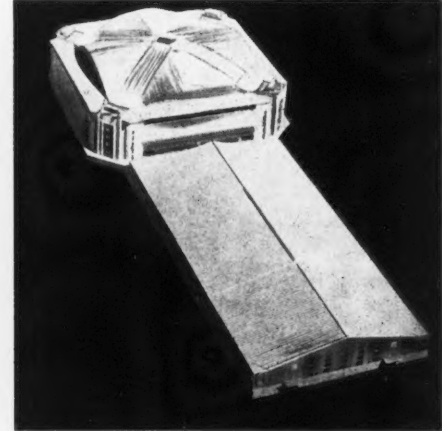


FRANCE : ECOLE DU SERVICE DE SANTE MILITAIRE A LYON.



ESPAGNE : POSTE CENTRALE DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, ILES CANARIES.





←

ETATS-UNIS : BUREAUX ADMINISTRATIFS DE L'ETAT DU MAINE (à gauche).

ARENE SPORTIVE DE 15 000 PLACES, UNIVERSITE DE L'OHIO (à droite).

ALLEMAGNE

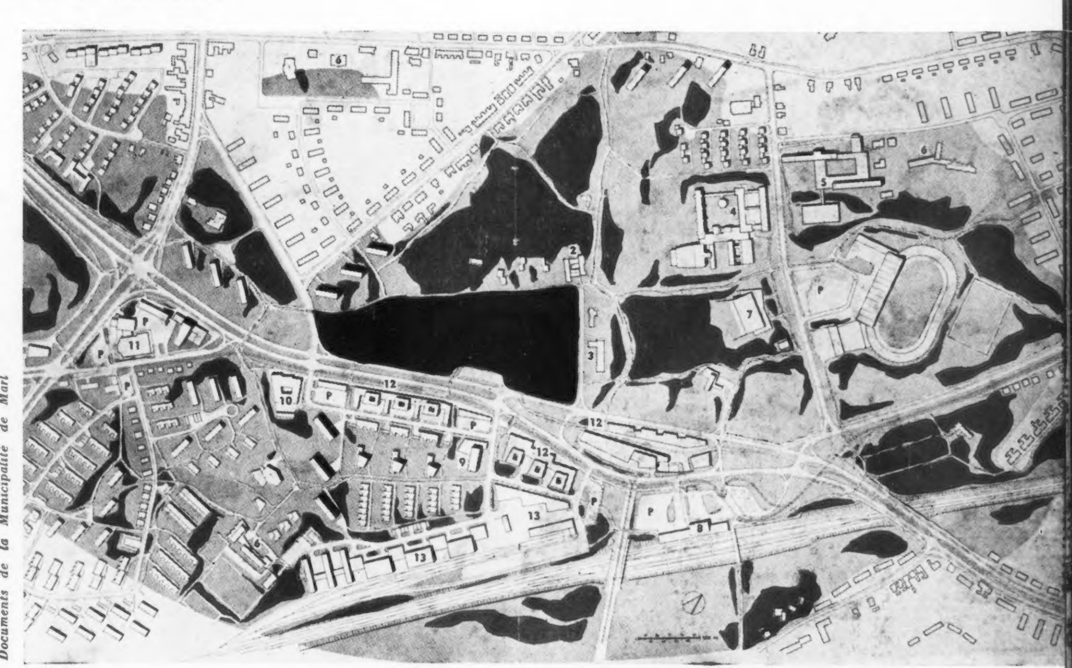


HOTEL DE VILLE DE MARL RÉSULTATS DU CONCOURS

Située à la limite nord du bassin de la Rhür, la ville de Marl a eu pour origine le regroupement de trois centres industriels voisins : tout d'abord, deux mines de charbon (cf. zone quadrillée du plan 1926), puis un groupe d'industries chimiques au nord (cf. plan 1954). A la suite de la dernière guerre, l'on note un renouvellement complet de la population et le désir de réunir les trois agglomérations en une seule. Cela fut tout d'abord concrétisé par la mise au point d'un plan d'urbanisme d'ensemble. En son centre de gravité, l'on réserva un terrain pour y développer les institutions communes (cf. détail du centre).

Toute la population s'intéresse au problème et est tenue au courant par des conférences, des expositions, etc. Dans le cadre de ces activités, il fut décidé de lancer un concours pour la construction du nouvel hôtel de ville. Douze architectes d'Allemagne et de pays voisins, choisis sur titres, furent conviés à y participer.

Documents de la Municipalité de Marl



1. Emplacement du futur hôtel de ville. 2. Maison de la culture. 3. Tribunal. 4. Ecole professionnelle. 5. Lycée de garçons. 6. Ecoles primaires. 7. Piscine couverte. 8. Gare de voyageurs. 9. Hôtel. 10. Poste. 11. Théâtre. 12. Magasins. 13. Gare de marchandises. P. Parking.

PREMIER PRIX : VAN DEN BROEK ET BAKEMA

HOTEL DE VILLE DE MARL, ALLEMAGNE

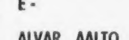
RÉSULTATS DU CONCOURS (suite)

Marl abrite actuellement 85.000 habitants et son extension est prévue pour 150.000. L'hôtel de ville sera un élément dominant du nouveau centre et regroupera tous les divers services administratifs de la ville et de la région.

L'on demandait que le caractère de cet ensemble soit aimable, avec même un certain air de fête, représentatif, en évitant cependant les poncifs classiques (échelle monumentale, frontons et colonnades...). Enfin, il devait être implanté au milieu de jardins librement ouverts au public et tous ses accès, ainsi que les voies périphériques, devaient être particulièrement étudiés.

Les solutions présentées offrent un grand intérêt par leur variété d'expression, ainsi qu'en témoignent les documents ci-joints. La difficulté du projet résidait dans le fait que l'on n'avait pas désigné, à dessein, de dominante dans le programme. La plupart des concurrents commirent l'erreur de regrouper tous les services administratifs en un seul bâtiment et de réunir tout autour, dans des constructions basses, les autres salles, laissant au centre un espace libre, sorte de « Forum » (projet D et E). Cette solution fut repoussée, car la dominante d'un bâtiment haut de bureaux ne fut pas jugée spécialement représentative de la fonction « hôtel de ville ». Par ailleurs, le parti d'une place en plein air ne correspondait pas à la tradition ni au climat du pays.

Une deuxième solution consistait à équilibrer le bâtiment administratif par un ensemble bas englobant toute la partie représentative (cf. projet C). Les exigences du programme étaient remplies, cependant la dualité entre les deux fonctions principales demeurait. En outre, il fut estimé que ce projet n'avait pas le caractère souhaité.



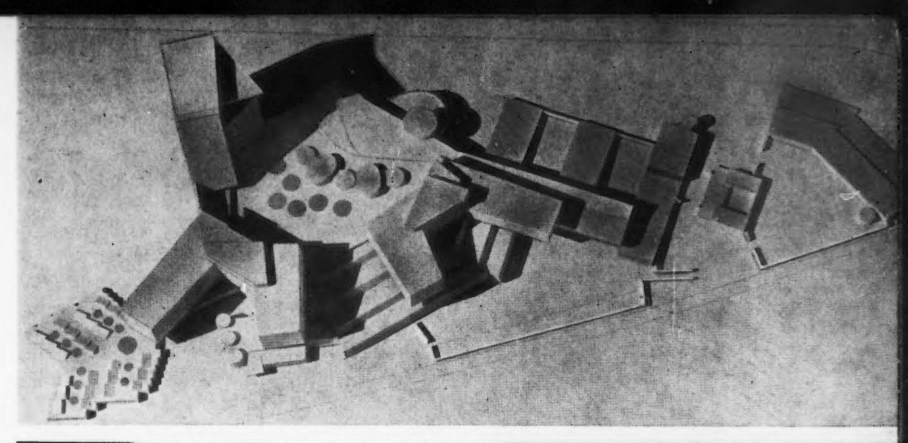
La troisième solution, qui seule fut retenue, consistait à donner une unité à l'ensemble en tant qu'hôtel de ville, en évitant toute dominante (cf. projets A, B et D). Chacun de ces projets se présente bien comme un tout équilibré et leurs éléments sont organiquement liés entre eux. Le projet « D », de Alvar Aalto, dont la conception intéressante d'ailes administratives réunies à la partie représentative comme les doigts d'une main ouverte, fut éliminé. Les espaces entre les divers corps de bâtiments furent jugés trop étroits. Les deux projets « A » de Van den Broek et Bakema, et « B » de Hans Scharoun, restèrent seuls en tête. Le premier l'emporta finalement. Ces deux partis, similaires dans leur conception, sont opposés par leur expression qui illustre bien deux tendances extrêmes du mouvement architectural contemporain :

D'un côté, un ensemble rationnel basé sur l'angle droit, utilisant avec maîtrise les techniques contemporaines.

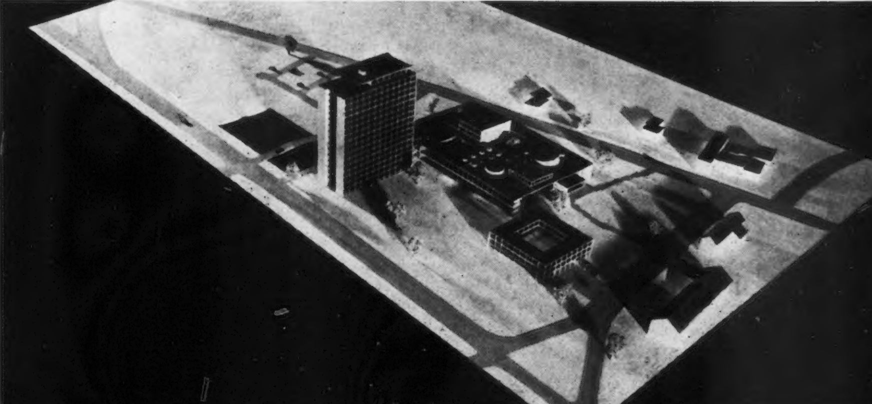
De l'autre, des formes libres, des volumes dont les plans s'interpénètrent en créant des oppositions très vivantes, mais, par contre, laissant au second plan un système constructif qui manque de clarté.

La qualité assez exceptionnelle de ce concours et le choix heureux du premier prix nous permet de souligner l'intérêt de ce genre de compétition quand il est honnêtement et intelligemment organisé.

M. S.



B - DEUXIÈME PRIX : HANS SCHAROUN



C - ACHAT : GEBRUDER CONLE



E - ALVAR AALTO



D - ACHAT GUNTHER MARSCHALL



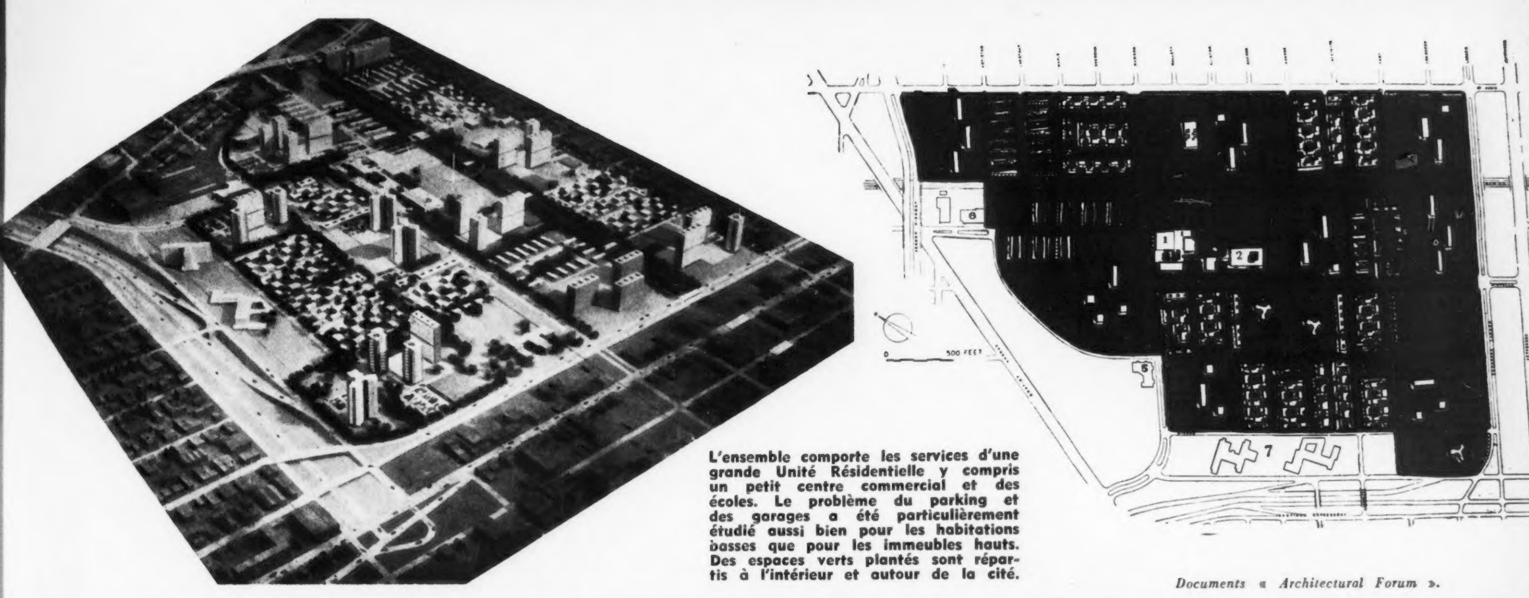
E - ACHAT ARNE JACOBSEN

REMODÉLATION DE DÉTROIT U.S.A.

YAMASAKI, STONOROV ET VAN HEUVEN, ARCHITECTES



Detroit, comme toutes les grandes cités américaines qui ont grandi très vite, se proposait de rénover une zone de taudis proche de son centre. Celle-ci se trouvait en outre bien desservie par le nouveau réseau d'autoroutes ceinturant la ville d'où l'importance de cette opération. Un comité réunissant différentes personnalités de la ville fut organisé qui demanda à une équipe de trois architectes (Yamasaki, Stonorov et Van Heuven) d'étudier la meilleure utilisation du site.



L'ensemble comporte les services d'une grande Unité Résidentielle y compris un petit centre commercial et des écoles. Le problème du parking et des garages a été particulièrement étudié aussi bien pour les habitations basses que pour les immeubles hauts. Des espaces verts plantés sont répartis à l'intérieur et autour de la cité.

Documents « Architectural Forum ».

Le projet ci-dessus est le résultat de leurs travaux, malheureusement il ne pu être réalisé pour des raisons d'ordre financier. Finalement une nouvelle équipe pris en charge l'aménagement de ce quartier et demanda à Mies van der Rohe d'en établir le projet. Celui-ci doit être finalement réalisé grâce à une collaboration étroite entre la Municipalité, l'Entreprise privée et l'Etat (cf. *A.A.*, n° 79, pages 72-74). La comparaison des deux études est particulièrement intéressante et à ce titre nous présentons ce projet.

Etant donné la grande valeur du terrain l'on a choisi le parti d'un ensemble mixte groupant des habitations basses, traditionnelles aux Etats-Unis et des immeubles hauts, qui permettent d'accroître la densité et d'aménager à leur base des espaces verts.



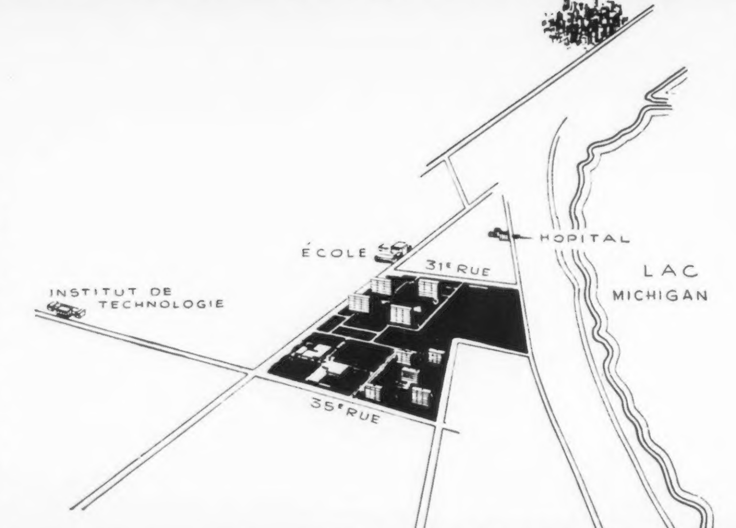
CHICAGO. LAKE MEADOWS

SKIDMORE OWINGS ET MERRILL. ARCHITECTES

Parmi les études concernant Chicago, la proposition de l'unité résidentielle de Lake Meadows offre une solution intéressante du problème de l'habitat dans le cadre de jardins se développant en bordure du lac Michigan. Non seulement, les meilleures conditions sont acquises : air, ensoleillement, vues agréables, mais encore les prolongements de l'habitat : écoles, églises, centres commerciaux, restaurants, parkings ont pu être créés en fonction du présent et de l'avenir.

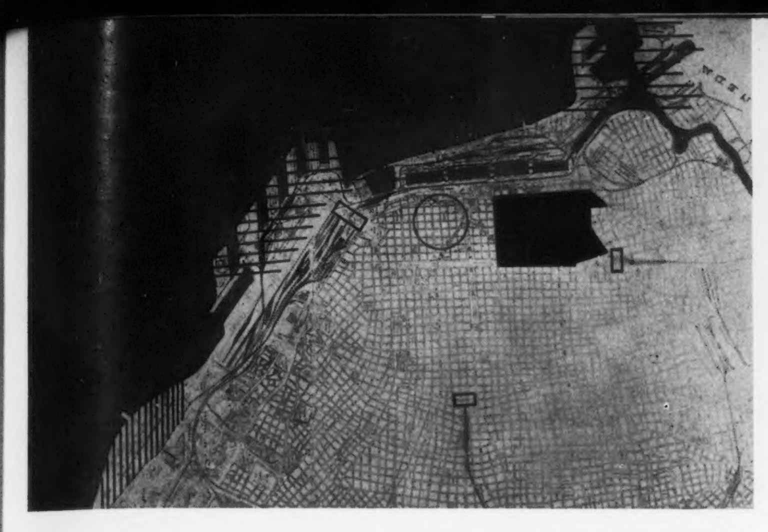
Les appartements, de types divers, sont complètement équipés en ce qui concerne les volumes de rangements, ainsi que cuisines et sanitaires ventilés artificiellement.

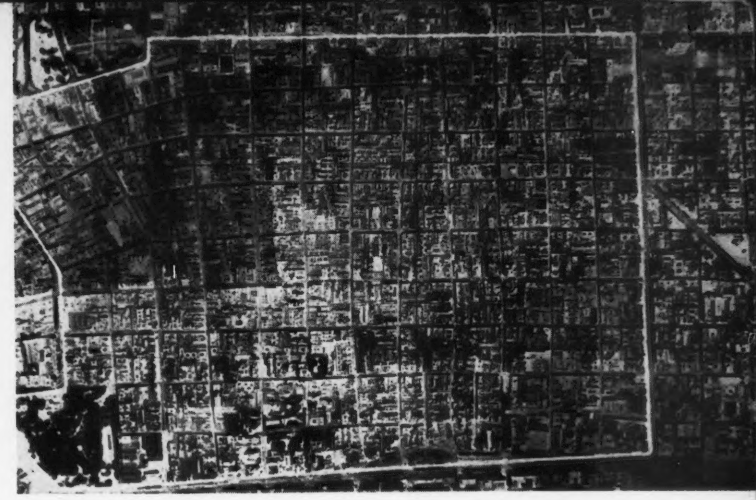
Les immeubles sont desservis par ascenseurs ultra-rapides et construits en matériaux ignifuges.



Photos Hedrich Blessing







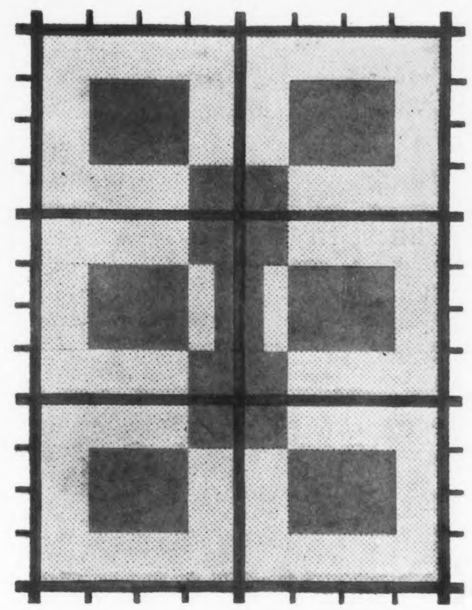
AMÉNAGEMENT DE LA ZONE SUD DE BUENOS-AIRES, ARGENTINE

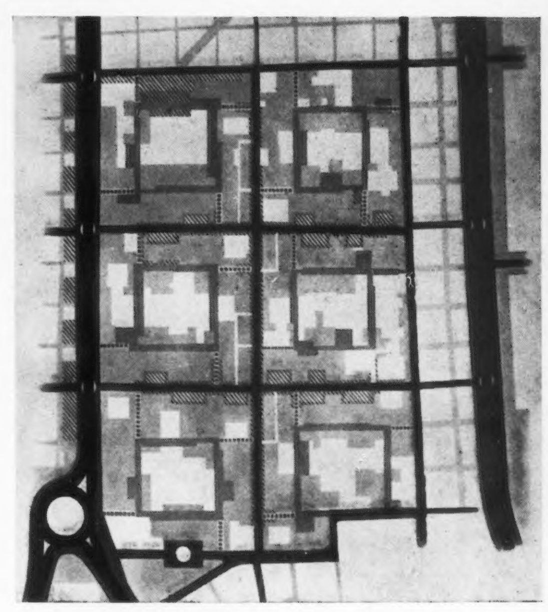
ANTONIO BONET, H. BALIERO, N. GUREVICH, E. POLLEDO, E. POYARD, V. SIGAL, C.-A. VAPNARSKY ET C.-A. YANTORNO, ARCHITECTES

Comme toutes les grandes capitales, Buenos-Aires pose actuellement des problèmes dont un des plus urgents est la remodélation d'une zone de 200 ha, très proche du centre de la ville. Ce dernier, bien défini, est l'aboutissement d'un axe de chaque côté duquel s'étendent deux zones : l'une au Nord en plein développement, l'autre, au Sud, dont l'essor est brisé depuis un demi-siècle pour des raisons d'ordre social ; ainsi, une moitié de la ville est occupée par une zone atrophiée et insalubre. Il était donc impératif de créer un plan d'aménagement pour cette zone afin de rétablir l'équilibre entre les deux parties de Buenos-Aires. La réalisation de ce plan d'aménagement permettra de reloger convenablement 400.000 habitants à proximité de leurs lieux de travail. Le tracé urbain actuel est en damier sur le module du traditionnel « quadra » de 130 m de côté. Cette structure présente les avantages d'axes se coupant à angle droit et permet une continuité dans la répétition du module ; mais, en même temps, elle est inadaptée à la circulation actuelle qu'il s'agisse d'automobiles ou de piétons. Cette zone surpeuplée est couverte de maisons vétustes et en mauvais état, voire sordides, où les conditions de vie sont inhumaines.

La réalisation du plan d'aménagement est rendue possible du fait que la Banque Hypothécaire Nationale financera 80 % des nouveaux logements et qu'il est prévu de faire un large appel aux capitaux privés. D'autre part, les constructions seront étudiées en fonction de procédés techniques rationnels et économiques. Le plan d'aménagement est basé sur le maintien de l'esprit de l'ancien tracé urbain qui assure l'ordre et la continuité, mais transposé pour répondre aux exigences actuelles.

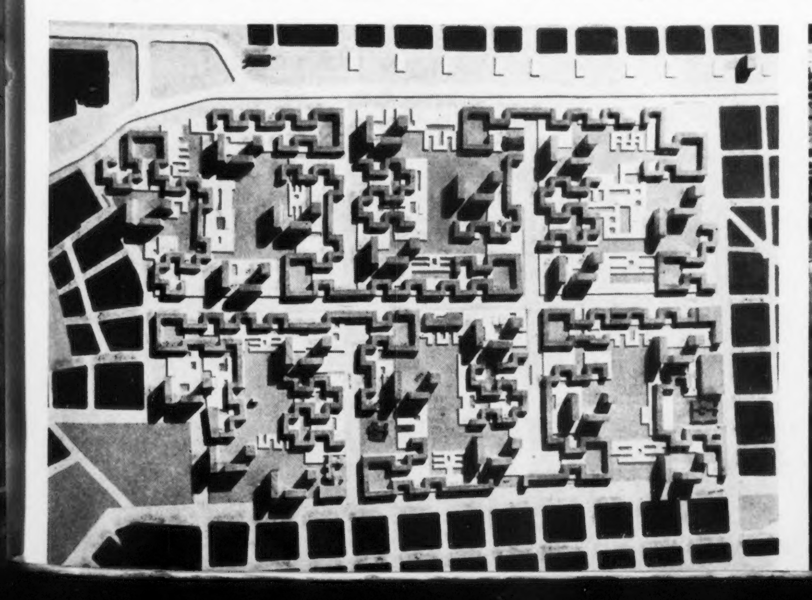
La solution proposée comporte : division de la zone en six secteurs égaux de 70.000 habitants chacun, en prolongement des avenues qui, tous les 500 m, constituent le réseau secondaire de la ville ; groupement au centre de chacun des secteurs de petits centres culturels et sociaux ; répartition de commerces le long des avenues limitant les secteurs, particulièrement au croisement de celles-ci, formant ainsi élément de liaison entre quartiers. Les ensembles d'habitation sont soumis à trois gabarits différents de 6, 30 et 100 m de hauteur ; ainsi trois modes de vie sont proposés.



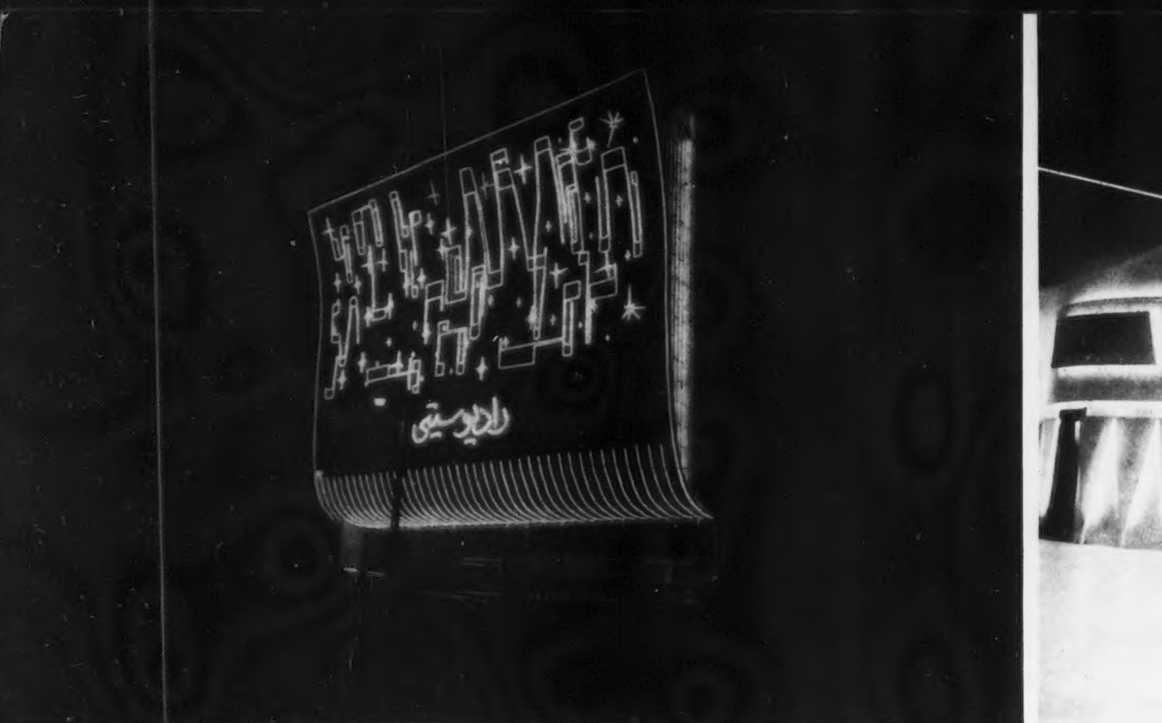


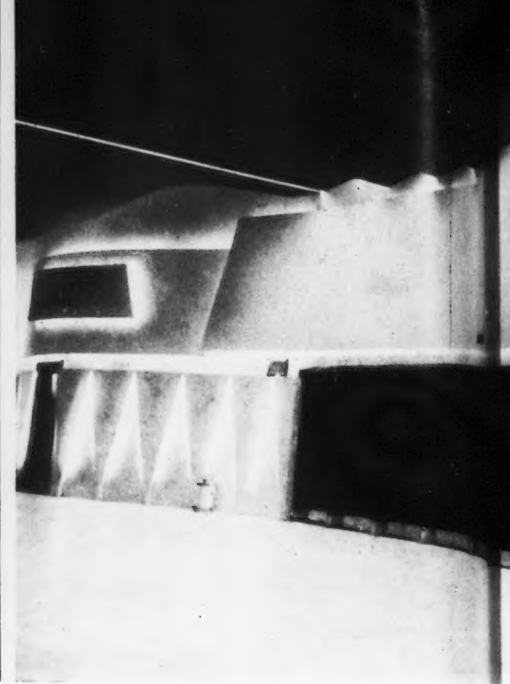
Les voies de circulation sont de trois types différenciés : voies « tronquales » qui ne pénètrent pas dans la zone, voies secondaires de circulation rapide qui divisent la zone en six secteurs et réseau tertiaire de circulation lente qui se déduit du précédent, enfin réseau particulier de chemins de piétons dans chaque secteur, avec passerelles surplombant les grandes avenues pour accéder sans danger d'un secteur à l'autre. De plus, des lieux de promenade seront constitués par des esplanades dont la surface couvrira plus d'un demi-hectare et qui, dans chaque secteur, seront placés en prolongement de zones vertes.

Ce plan d'aménagement doit se réaliser par étapes, en dix ans. Le total de la surface construite serait de l'ordre de 7.500.00 m² dont 1.000.000 destinés à l'habitat et, à ses prolongements, centres culturels, écoles, commerce, clubs, etc.









CINÉMA "RADIO-CITY" A TÉHÉRAN

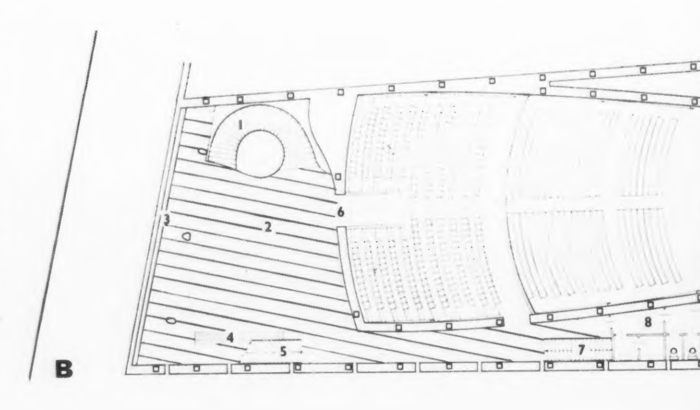
HEYDAR GHIAI, ARCHITECTE

Situé au centre de la ville, à l'angle de deux voies importantes, ce cinéma apporte à ce quartier un élément nouveau, gai et vivant, renforcé le soir par la composition lumineuse de la façade en tubes de néon, de couleurs vives : blanc, bleu et rouge.

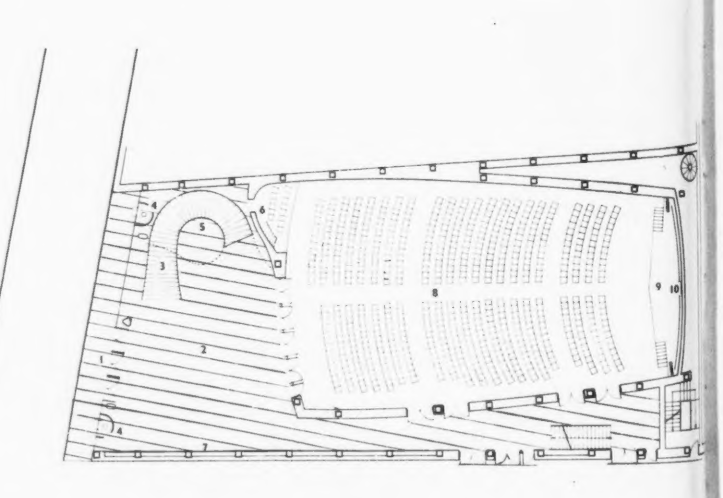
Le bâtiment occupe un terrain rectangulaire offrant 22 m en façade sur l'avenue Pahlavi, et 56 sur la rue latérale où ont été prévus la sortie du cinéma et les accès aux bureaux des premier et deuxième étages de l'immeuble.

La grande salle est prévue pour 1.400 places réparties entre l'orchestre,

Coupe longitudinale.



B



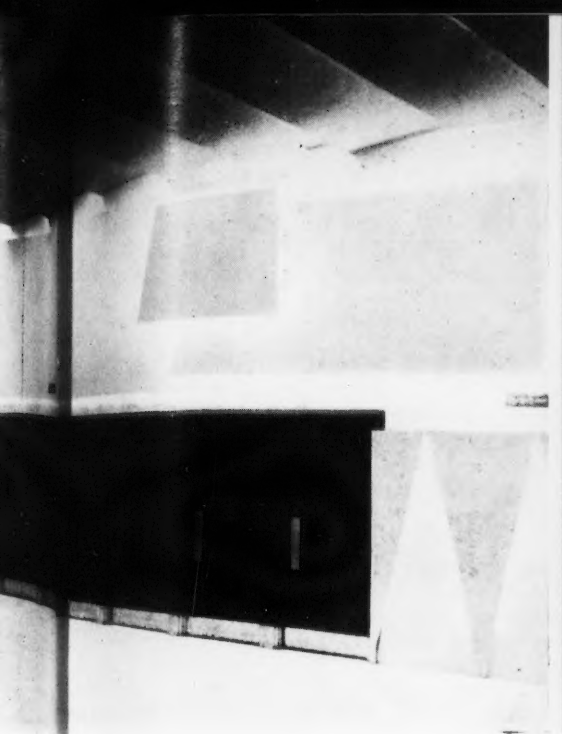
A

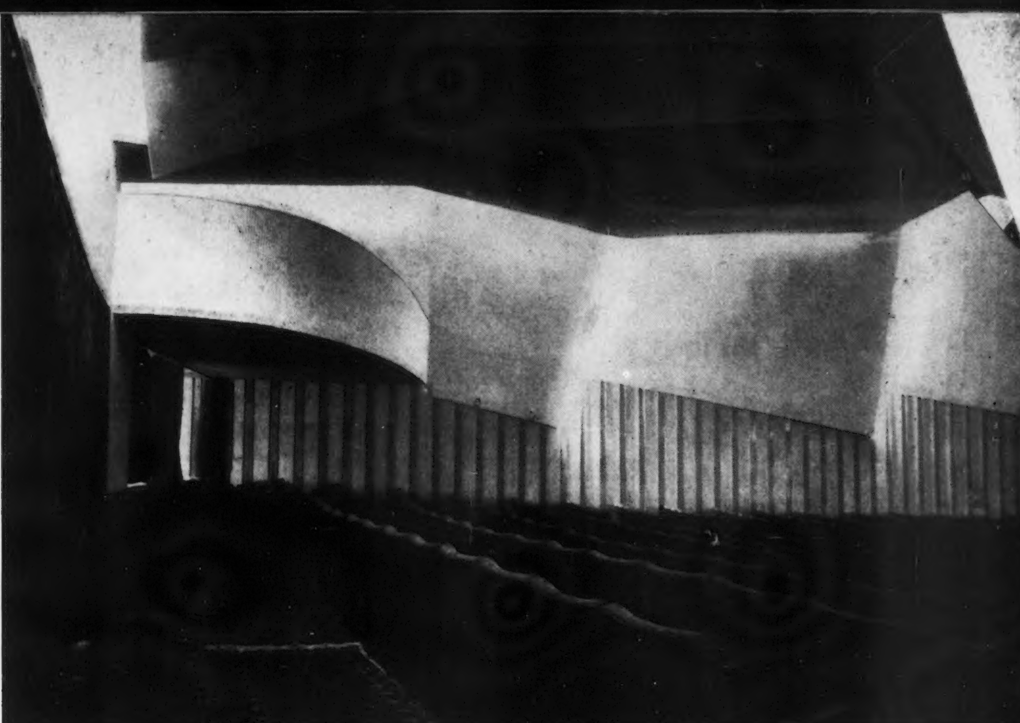
A. Rez-de-chaussée. 1. Entrée du cinéma. 2. Hall. 3. Escalier suspendu. 4. Caisse. 5. Vestiaires. 6. Loge particulière. 7. Vitrines. 8. Orchestre. 9. Scène. 10. Ecran.

B. Balcon. 1. Escalier d'accès au hall de l'étage. 2. Hall. 3. Mural. 4. Bar. 5. Escalier de secours. 6. Accès à la partie basse du balcon. 7. Sortie du cinéma. 8. Sanitaires.

Ci-dessus : Façade du cinéma, vue de nuit ; les portes au fond de la salle au rez-de-chaussée et la salle vue vers l'écran ; on notera, sur ce document, l'avancée de la loge particulière.

En page de gauche : Vue d'ensemble de la salle depuis la scène.





le balcon et une loge particulière pour dix personnes. Les meilleures conditions acoustiques sont obtenues par la forme des plafonds et de la loge, et aussi par les panneaux absorbants disposés le long des parois latérales et, enfin, par la qualité anti-sonore de la peinture utilisée.

La façade, largement vitrée en partie basse, permet d'apercevoir de l'extérieur le vaste hall d'entrée et l'escalier suspendu caractérisé par son système de fixation : deux points d'attache, l'un au sol, l'autre au plafond. Les portes du hall d'entrée et les caisses de distribution des billets sont en aluminium. Le plus grand soin a été apporté aux finitions intérieures et aux installations d'éclairage, ainsi qu'à la sélection des sièges et éléments mobiliers. Sols en travertin dans le hall, tapis persan dans la loge.

Au sous-sol ont été prévus : installations d'électricité et d'air conditionné, dépôt et services.

La construction est réalisée au moyen d'une ossature en béton armé avec remplissage en brique. En façade, le béton est recouvert d'une couche de ciment de teinte bleue. L'armature du plafond est métallique et le faux-plafond est en métal déployé avec, pour les deux, revêtement de plâtre et couche de peinture anti-sonore.

Photos Vahe



Le chauffe-eau électrique qu'on aperçoit au fond de la salle de bains donne l'eau chaude sur la baignoire, le lavabo et le bidet. (Kollar photographe.)

L'UTILISATION DES CHAUFFE-EAU ÉLECTRIQUES

On connaît le principe du chauffe-eau électrique à accumulation. L'eau est contenue dans un réservoir calorifugé, de dimensions appropriées aux besoins du ménage, elle est lentement portée à la température voulue par un corps de chauffe qui peut être raccordé sur n'importe quel compteur de puissance moyenne.

C'est ainsi qu'un compteur de 2 kW, puissance très modeste, peut facilement alimenter un chauffe-eau de 125 litres et les besoins en éclairage et en petits appareils électro-domestiques dans un appartement de trois pièces.

MISE EN TEMPÉRATURE

La durée de mise en température des appareils modernes est en général de 8 heures. Si la capacité du chauffe-eau est prévue pour assurer les besoins pour une durée de 24 heures, il suffit de mettre l'appareil sous tension la nuit ce qui laisse, pour toute la journée, la disponibilité totale de la puissance qu'on possède et que l'on peut réserver à d'autres usages, un appareil de cuisson ou un radiateur par exemple.

Il existe un tarif spécial pour les utilisations de nuit, donnant un prix d'énergie particulièrement avantageux. Mais il peut se présenter des besoins exceptionnels en eau chaude, une réception, une grande lessive ou une maladie exigeant de nombreux bains. Dans ces éventualités — sauf dans le cas où l'usager est titulaire d'un contrat exclusif H.C. — on a la possibilité de laisser son appareil sous tension en permanence, ce qui triple pratiquement les possibilités d'alimentation.

En période normale il n'est pas à conseiller du point de vue économique de laisser un chauffe-eau continuellement en charge. En effet, à chaque soutirage, pour compenser les pertes de chaleur qui en résultent, le thermostat enclenchera automatiquement le courant, il s'en suivra un régime exagéré d'appels de courant dont la conséquence est d'augmenter légèrement la consommation.

RÉGLAGE DE LA TEMPÉRATURE

En général les thermostats peuvent permettre d'atteindre une température maximum de 85° C. Cette température est trop élevée, elle accroît le risque d'entartrage du réservoir et de détérioration des joints et des canalisations. On ne doit pas pratiquement régler le thermostat à une température supérieure à 80° C.

La température la plus conseillée est 75° C, l'eau est encore extrêmement chaude, ne produit aucune dégradation et de plus les pertes calorifiques dans l'installation sont sensiblement réduites. Le plus souvent, le thermostat est réglé une fois pour toutes par un spécialiste lors de la mise en service de l'installation, il est pratiquement indéréglable et, de ce fait, il est préférable de ne pas le modifier.

SOUTIRAGE

Toute quantité d'eau chaude prise dans un chauffe-eau est automatiquement remplacée par une quantité égale d'eau froide. Une des qualités essentielles de cet appareil est de permettre le soutirage jusqu'à 85 % de la capacité totale, au cours de la journée, sans que la température de l'eau baisse sensiblement. Ceci tient à ce que l'eau froide admise à la partie inférieure se mélange peu à l'eau chaude prélevée à la partie supérieure.

Par suite du calorifuge très efficace, le refroidissement de l'eau s'effectue très lentement. Par exemple, un chauffe-eau de 125 litres dont l'eau est portée à 80° C ne perd que 15° C dans les premières 24 heures et 5° C seulement dans les 24 heures suivantes s'il n'a été procédé à aucun soutirage.

Cela permet, dans le cas de faibles utilisations, de ne mettre l'appareil sous tension que deux ou trois fois par semaine.

QUELQUES CONSEILS

Il est très utile de placer, en dérivation sur l'interrupteur de commande, une petite lampe témoin au néon, sa consommation est insignifiante et sa durée presque illimitée. Elle indique d'une façon visible si le chauffe-eau est sous tension et permet ainsi de parer à bien des oublis.

On conseille de faire fonctionner deux ou trois fois par an le groupe de sécurité en tournant, à plusieurs reprises, le levier ou le volant de commande afin d'éliminer toute trace de tartre qui aurait pu se déposer et bloquer la soupape d'expansion dont le rôle est de limiter la pression dans le réservoir.

Enfin il faut éviter les trop longues canalisations d'eau chaude qui entraînent nécessairement une certaine perte d'énergie à chaque soutirage. C'est pourquoi il est souvent avantageux, dans les grands appartements, de prévoir deux chauffe-eau, dont l'un peut être de petite capacité, au-dessus d'un lavabo ou de l'évier de la cuisine.

L'ASSOCIATION FRANCE-UNION INDIENNE RECHERCHE UNE DOCUMENTATION APPROPRIEE A L'ARCHITECTURE TROPICALE.

Les membres fondateurs et les membres du Conseil d'administration du Centre « Créations » (Centre de Recherche, Economie, Achat et Approvisionnement, Techniques industrielles, Organisation nouvelle et scientifique) dont le siège est à Paris, 2, rue Montesquieu, Gut. 49-14, se sont réunis le 24 septembre 1958.

M. Satyanath, ingénieur des Travaux publics de Pondichéry, a organisé en cette ville du 6 au 11 septembre 1958. pour le compte des Services culturels français, une Exposition d'architecture française contemporaine, qui a pour but de faire connaître à l'étranger les réalisations architecturales françaises souvent ignorées.

En vue d'une seconde exposition, M. Satyanath souhaiterait recevoir une documentation complète et très détaillée avec photographies et plans de procédés de construction, normes climatiques, détails sur des systèmes de ventilation naturelle convenant à l'architecture tropicale des deux climats que l'on trouve en Inde — tropical sec et tropical humide. Toute cette documentation pourrait servir non seulement à une exposition prochaine mais aussi à l'édition d'une brochure qui sera distribuée aux services techniques du gouvernement central et des gouvernements provinciaux.

D'autre part, une documentation sur les maisons individuelles économiques destinées à ces mêmes régions tropicales intéressera vivement le gouvernement indien qui a même ouvert un concours à ce sujet.

Adresser toute documentation à M. A. Morisset, président de l'Association France-Union indienne, 7, avenue Carnot, à Paris (17e).

CONCOURS POUR UN CENTRE CULTUREL A LEOPOLDVILLE.

Le Centre culturel du Congo belge lance un appel d'idées, concours international qui se limite à une soumission d'esquisses et d'avant-projets pour la construction des bâtiments d'un centre culturel à Léopoldville.

Les architectes que cet appel d'idées intéresserait, peuvent obtenir tous les renseignements nécessaires au Secrétariat du Centre culturel du Congo belge, 28, avenue Marnix, à Bruxelles.

CONGRES INTERNATIONAL DU BATIMENT A ROTTERDAM.

Le Conseil international du bâtiment (C.I.B.) organise à l'occasion de son assemblée générale de 1959, un congrès international qui sera ouvert aux membres du C.I.B., à leurs représentants et aux experts intéressés.

Ce congrès aura lieu à Rotterdam du 21 au 25 septembre 1959. Il sera consacré à de nombreux sujets d'actualité concernant l'industrie du bâtiment.

Pour tous renseignements, s'adresser au Secrétariat du C.I.B., chez Bouwcentrum, boîte postale 299, Rotterdam (Pays-Bas).

CREATION D'UN CENTRE NATIONAL DU BATIMENT A ANVERS.

Le Centre national du bâtiment a été inauguré à Anvers le 27 septembre 1958, par M. Myers, ministre des Travaux publics de Belgique.

Ce Centre présente, à toutes les branches du bâtiment, les nouveautés dans le domaine de la construction, qu'il s'agisse de gros matériel, d'éléments d'équipement d'immeubles, châssis bois, aluminium, appareils sanitaires ou revêtements de sols.

LES PRIX ARFVIDSON 1958.

Le Grand Prix Arfvidson de composition architecturale, doté de trois cent mille francs, a été décerné par l'Académie des Beaux-Arts à M. Vo Toan (Viet-Nam) pour « Un Centre de pèlerinage bouddhique » à Bénarès. Rappelons que cet architecte est diplômé de l'Ecole des Beaux-Arts de Paris.

M. Michel Vincent s'est vu décerner le Grand Prix de Décoration de la même Fondation pour « La Fête du Petit Dragon » à Hong-Kong.

Un prix d'architecture a été, d'autre part, attribué à M. C. Bureau pour « Un Musée national de la Locomotion ».

PREMIER CONGRES INTER-AMERICAIN POUR L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION.

CARACAS. OCTOBRE 1958.

Ce Congrès, le premier de ce genre en Amérique, s'est tenu à Caracas, Venezuela, du 24 octobre au 2 novembre 1958. Son but était de poser l'ensemble des problèmes de l'industrie de la construction et d'assurer une meilleure diffusion des recherches et des expériences poursuivies. De plus, le Congrès proposait la création d'un organisme inter-américain de Chambres et Associations de la construction, qui grouperaient des entreprises privées particulièrement qualifiées de tous les pays, afin d'obtenir une coopération permanente.

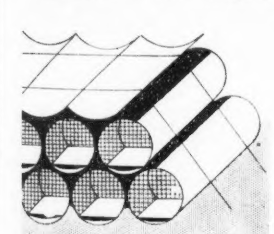
ERRATUM.

Par suite d'une erreur, dont nous nous excusons, nous avons omis d'indiquer dans notre n° 79, que la photographie, parue en page 54, était du photographe Werner Blaser, et avait été publiée dans l'ouvrage que le professeur Hilbersheimer a consacré à Mies Van der Rohe, aux Editions Theobald.



LOGEMENTS PROVISOIRES POUR LE SAHARA
APPLICATION DE CE PRINCIPE A DES IMMEUBLES

Y. FRIEDMANN ET J.-P. PECQUET, ARCHITECTES



CI-CONTRE : PLAN D'UNE « VILLE MOBILE »
Les services importants (magasins, bureaux, etc.) sont situés dans des bâtiments radiers de 4 étages formés des mêmes éléments que les constructions suspendues. Cette construction ne nécessite pas de fondations : elle est directement posée sur le sol. Ainsi, les services sont aisément mobiles. Les quartiers d'habitations suspendues étant au-dessus du centre ne sont pas atteint par ces déplacements, ils sont indépendants des constructions mobiles.
La ville a ainsi deux rythmes superposés : l'un géométrique, rigoureux ; l'autre, en plan, suit le terrain par un réseau d'accès au centre. Le sol « libéré » au-dessous de la ville est traité en jardins ou terrains de culture.

Photographie des logements provisoires au Sahara et schémas des éléments préfabriqués empilables assurant une bonne protection contre le soleil et une bonne ventilation.

Les logements proposés sont pratiquement des « tentes métalliques » servant de dortoirs aux ouvriers travaillant sur les chantiers-pilotes dans les régions sous-développées, spécialement de climats chauds.

Les éléments de la cellule se composent d'un cylindre en tôle ondulée, d'un plancher en tôle nervurée et de deux panneaux-façades en bois comportant portes ou fenêtres coulissantes. Ces éléments montés forment une cellule cylindrique de 2,68 m de diam. et 5,80 m de long.. Le poids d'une cellule, de 15,5 m² de surface, est d'environ 400 kg. Chaque cellule peut être divisée par des panneaux ; les parois sont recouvertes de contre-plaqué ; sur le plancher, un revêtement de linoléum.

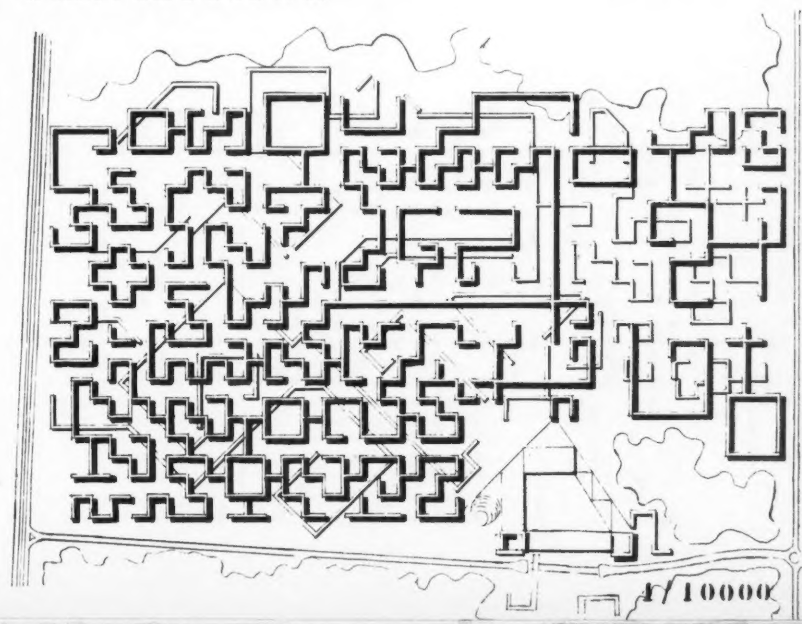
Ces cellules sont destinées à être utilisées en groupes d'au moins onze, et peuvent être superposées. Cette superposition a des avantages climatiques : ventilation due au vide entre les cellules et protection contre le soleil par les cellules se protégeant entre elles. L'insonorisation est assurée par des plots isolants, accès par escaliers.

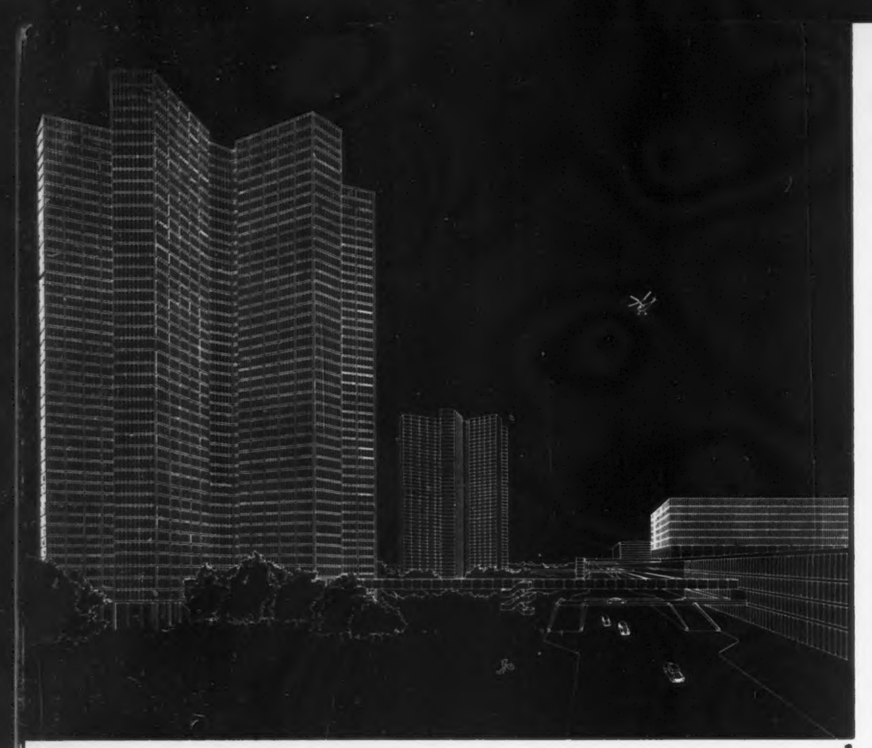
Le prix de revient est légèrement supérieur à celui des tentes actuellement utilisées, mais leur réemploi est facile sous n'importe quelle forme.

La première étude, à partir de ce principe d'éléments *superposés et mobiles* vient d'être fait pour une ville de Hollande.

L'étude porte sur le plan d'un nouveau quartier de 200.000 habitants ; étant donné les difficultés de fondations, on a utilisé deux types de construction : immeubles suspendus de 10 ét. et immeubles radiers de 4 ét.

Les immeubles suspendus déterminent un quadrillage dont les fondations sont situées tous les 60 m. Ces fondations de béton servent de soutien à des constructions métalliques en forme de tours contenant de 100 à 200 appartements. Ces tours sont constituées par des sections préfabriquées. Les appartements, également construits par éléments préfabriqués, sont suspendus par câbles aux tours-ascenseurs. Le premier étage se trouve à 12,50 m environ du sol.





1

REMODELATION DES CENTRES URBAINS PAR LE SYSTEME METRO-LINEAIRE

REGINALD MALCOLSON, ARCHITECTE

Les grandes villes des Etats-Unis présentent actuellement un ensemble de problèmes dus aux difficultés de circulation et de stationnement pour les automobiles et au manque de sécurité pour les piétons ; la cause en est l'éclatement de leurs centres vitaux et l'extension constante de leur tracé « en échiquier » établi à la période pré-machiniste.

Nos différents moyens de transport imposent des exigences si impératives qu'elles conduiront vraisemblablement à la conception d'un nouveau type d'agglomération urbaine.

Le système « métro-linéaire » que nous présentons ici est basé sur le caractère linéaire des voies différenciées de circulation qui deviennent l'ossature de la nouvelle cité.

Ainsi, le centre métropolitain contenant les organes culturels et commerciaux de la ville se développe comme un « ruban » de bâtiments disposés le long des principaux axes routiers.

Grâce à cette nouvelle conception, il est facile de distribuer les zones industrielles et d'habitation de part et d'autre de ce « ruban », donc audelà des voies de circulation ; de cette manière, la ville peut s'étendre systématiquement et les quartiers être organiquement liés entre eux.

En principe, le système métro-linéaire propose la construction en ordre continu d'immeubles de six étages placés le long de l'axe routier principal. Les parkings de tout l'ensemble seraient groupés dans les quatre niveaux de blocs continus qui comprendraient deux sous-sols destinés, le moins profond, aux transports à longue distance (chemins de fer et métro), l'autre, le plus profond, à la circulation des poids lourds.

On notera que tous les niveaux de trafic sont reliés entre eux : par ascenseurs et escalators avec monte-charge particulier pour le matériel et rampes pour les voitures.

Le « ruban » est limité, de chaque côté, par les voies ascendantes et descendantes parallèles de l'autoroute, reliées à intervalles réguliers aux parkings à niveau.

Les immeubles commerciaux identiques de 45 étages, caractérisés par leur plan en étoile, sont répartis tous les 800 m et dominent l'ensemble.

La couverture continue des blocs-parkings constitue une vaste plateforme dont une grande partie est réservée à la circulation exclusive des piétons. De cette plate-forme s'élèvent les bâtiments de commerce et les bâtiments publics et culturels ; il y est prévu, en outre, un héliport.

Les espaces libres entre le « ruban », les tours bureaux et les zones d'habitation doivent être aménagés en jardins, terrains de sport et promenades.

Le système métro-linéaire conduit de lui-même aux techniques les plus avancées de la construction. Tous les types de bâtiments sont établis sur deux modules structuraux analogues, mais de dimensions différentes ; pour les blocs-parking, les bâtiments commerciaux et les édifices publics : 30 × 30 Ft (9,90 × 9,90 m), et pour les tours-bureaux : 30 × 50 Ft (9,90 × 16,50 m). Ceci permet l'utilisation d'éléments standards produits industriellement. La ville pourra se développer par extension horizontale, en prolongeant le « ruban » central, et par extension verticale, par l'augmentation du nombre de tours.

1. La voie descendante de l'autoroute est tracée entre le ruban-parking et les tours de bureaux. Des ponts, exclusivement réservés aux piétons, enjambent cette voie. Les tours s'élèvent dans un espace de parcs et de jardins. Il en est de même de l'autre côté du ruban-parking où se développe la voie montante de l'autoroute. 2. Maquette d'ensemble du système métro-linéaire, montrant, au centre, le ruban-parking d'où s'élèvent les édifices publics ; de part et d'autre, les immeubles de bureaux.

A ① ② ③ ④ ⑤

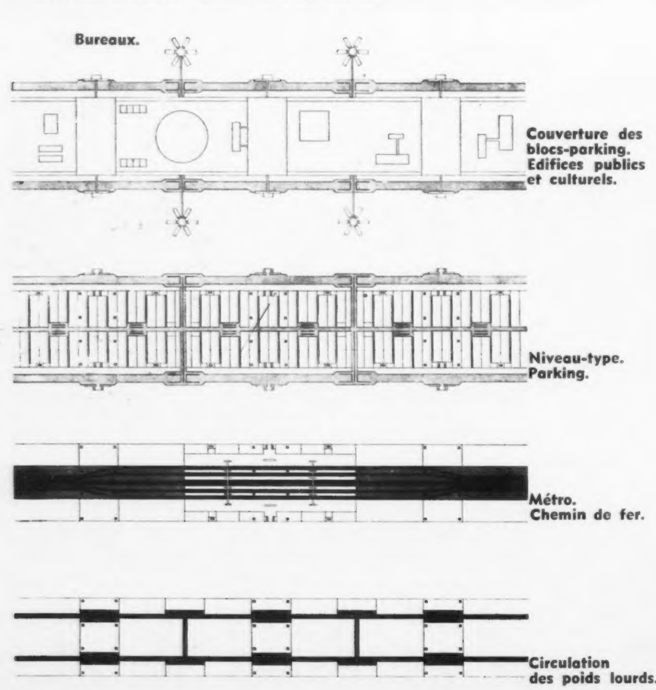
B ⑥ ⑦

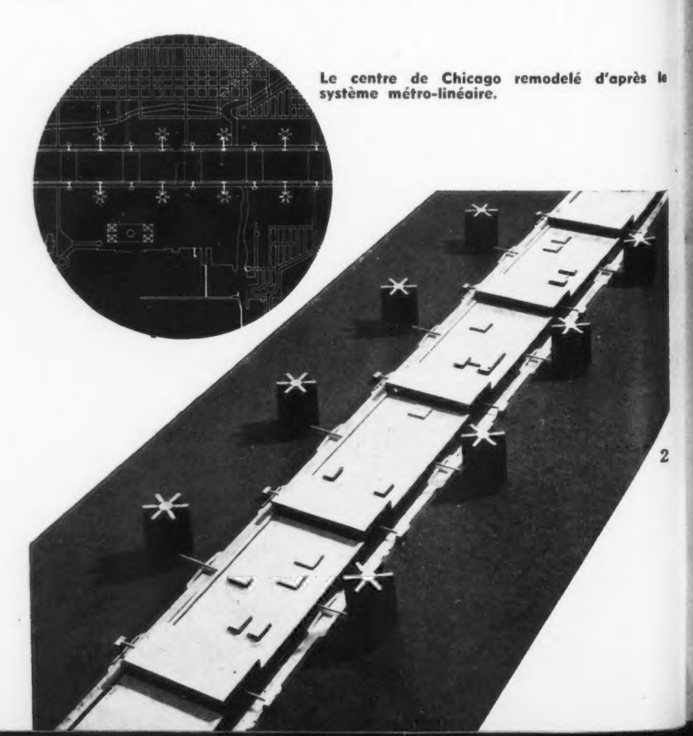
C

A. Coupe transversale sur l'ensemble : 1. Bloc-parking continu. 2. Liaison par rampes et ponts. 3. Tours-bureaux. 4. Premier sous-sol chemins de fer et métro. 5. Deuxième sous-sol, circulation poids lourds.

B. Coupe sur le ruban parking. 6. Immeuble commercial. 7. Ascenseur et passerelle pour piétons.

C. Coupe longitudinale sur le ruban-parking. Les immeubles commerciaux s'élèvent au-dessus de cette bande, tous les 800 m.





Le centre de Chicago remodelé d'après le système métro-linéaire.

2

CONCOURS ORGANISÉ PAR LA Cie GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE ET L'ALUMINIUM FRANÇAIS POUR UN MOBILIER DE NAVIRE

PREMIER PRIX
CRÉATION : B. SPADE
CONSTRUCTEUR : AIVAZ



DEUXIÈME PRIX EX-ÆQUO
CRÉATION : J.-M. MESSIE
CONSTRUCTEUR : S.E.C.A.M.



CINQUIÈME PRIX EX-ÆQUO
CRÉATION : R. GUERRIN
CONSTRUCTEUR : LAURENT ET BLOCH



Ce concours, organisé par la Compagnie Générale Transatlantique et l'Aluminium Français, avait pour but de sélectionner des éléments de mobilier dans lesquels il soit fait une large utilisation d'alliages légers, ceci en vue de l'aménagement de paquebots, aussi bien en ce qui concerne les classes de luxe que les classes touristes.

Il était spécifié, en outre, que ces meubles ne devaient comporter aucun élément combustible ni être susceptibles d'être attaqués par les insectes et, par ailleurs, devaient présenter une bonne résistance à la corrosion marine et aux moisissures. Leur fonctionnement devait être précis, doux et silencieux. Enfin, il était tenu compte de leur valeur plastique et des facilités d'entretien.

En mars dernier, 21 projets ont été soumis au jury ; après examen des maquettes et descriptifs qui les accompagnaient, six d'entre eux ont été ensuite réalisés et présentés au stand de l'Aluminium Français au Salon Nautique à Paris.

Le 3 octobre a eu lieu le jugement définitif, le classement ayant été ainsi établi :

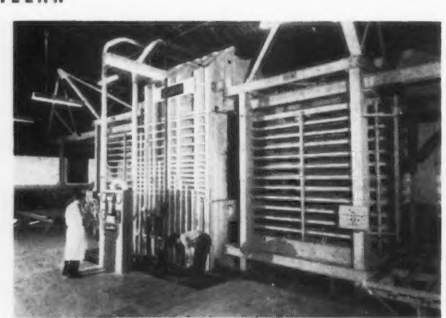
Premier prix :
Création : B. Spade ;
Constructeur : M. Aivaz.

Deuxième prix ex-aequo :
Création : H. Lancel ;
Constructeurs : Sté Nusbaumer et Sté Parisienne de Sièges.
Création : J.M. Messie ;
Constructeur : S.E.C.A.N.
Quatrième prix : création : Mme Dardois-Gaudin ; constructeur : Etablissements Gubir.
Cinquième prix, ex-aequo :
Création : R. Guerrin ; constructeur : Etablissements Laurent et Bloch.
Création : J.F. Alexandre ; constructeur : Etablissements Gubri.

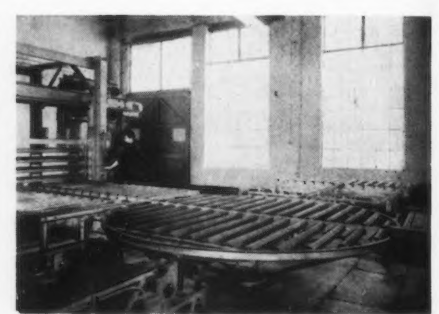
VISITE AUX USINES FORMICA A QUILLAN



Impression des papiers.



Presse pour panneaux de 3,05 × 1,22 m.



Presse pour panneaux de 2,44 × 1,22 m.

A la fin du mois de septembre, la Société des Industries De La Rue S.A. a invité 163 des plus grands fabricants de meubles de France et 25 journalistes à visiter les usines Formica à Quillan.

Ce voyage fut pour tous particulièrement intéressant et agréable. Intéressant parce qu'il nous permit de visiter dans les meilleures conditions, grâce à une installation remarquable de « Son et Lumière », une usine vivante où tout a été conçu pour donner les plus grandes facilités de travail. C'était même, en quelque sorte, une gageure de monter dans un ensemble aussi clair un « spectacle » Son et Lumière.

Nous avons vu se dérouler devant nous les diverses opérations de la fabrication des panneaux Formica. Tout d'abord l'impression des papiers de surface, puis, au bâtiment des résines, dans d'énormes creusets de 35.000 litres, la préparation des couleurs. Le grand hall d'imprégnation des papiers est impressionnant. Les machines Egan permettent de dévider sur 30 à 50 m. des rouleaux de papier de toutes sortes (kraft, pelure, cristal, alfa-cellulose). Il nous fut donné aussi d'apprécier la délicatesse et la rapidité avec lesquelles de jeunes femmes procèdent habilement à extraire, à l'aide de grattoirs, les grains de poussière végétale ou minérale qui pourraient apparaître sur les panneaux. Ensuite, le chargement et déchargement simultanés de la grande presse surprenaient par leur synchronisation permettant d'éviter tout temps mort dans l'utilisation de cette machine exceptionnelle. Grâce à l'installation de « Son et Lumière », il suffisait d'appuyer sur un bouton pour que chacun des organes de cette énorme masse de fonte s'éclairât, tandis que des commentaires appropriés permettaient de suivre les diverses opérations. Enfin, après le sciage, le ponçage et les différents contrôles, les panneaux sont apparus lisses, brillants, éclatants de couleur tels que nous les connaissons.

Agréable, ce voyage le fut par la gentillesse extrême avec laquelle chacun fut accueilli. Il le fut aussi grâce à l'ambiance particulière du train spécial où régnait une franche gaîté. Chacun apprécia également la visite de Carcassonne et le déjeuner qui réunit plus de 200 personnes à l'Hôtel de la Cité. Enfin, la promenade organisée à Fontfroide nous permit de revoir cette magnifique abbaye cistercienne.

Cette réunion, qui fut celle de l'amitié et de la joie, comme l'a déclaré M. de Sainte-Croix en accueillant ses invités au seuil de l'usine de Quillan, restera pour tous ceux qui y ont participé un beau souvenir.

L'ACTION SOCIALE PAR L'HABITAT.

Nous recevons un appel de M. Alain de Rothschild, Président de l'Action Sociale par l'Habitat, créée sur l'initiative du Fonds Social Juif Unifié.

Cette Association est habilitée à recueillir les contributions des entreprises au titre de la Participation des Employeurs à l'Effort de Construction.

Pour tous renseignements, s'adresser au Siège, 19, rue de Téhéran, Paris (8e). Tél. BAL. 92-10.

MUSEE NAPOLEONIEN

Le 7 novembre a eu lieu, au château de Versailles, l'inauguration des nouvelles salles du Musée National d'Histoire de France, consacré à la période du Directoire, Consulat et Empire.

COMITE DE CONSTRUCTION DES NOUVELLES EGLISES DE L'OISE.

Une cérémonie de bénédiction de première pierre a eu lieu, le 16 novembre dernier, à l'église Sainte-Jeanne-d'Arc de Margny-lès-Compiègne. Elle était présidée par Mgr Lacointe, évêque de Beauvais, qui poursuit, comme nous l'avons signalé déjà, un effort considérable en vue de la construction de nouvelles églises en son diocèse.

NOUVEAU CENTRE D'INFORMATION DU CHARBON.

Un nouveau Centre d'information du Charbon vient d'être récemment ouvert au public, 11, avenue Delcassé. Il a été réalisé par l'architecte Lebret et le Service d'Information des Charbonnages de France et constitue une exposition permanente de toutes les solutions charbon aux divers problèmes de chauffage individuel et collectif.

OFFRE D'EMPLOI.

La Ville de Mulhouse (Haut-Rhin) engage par concours sur titre : un architecte pour le service d'architecture. Limite d'âge, 30 ans (susceptible d'être reculée sous certaines conditions).

Les intéressés seront rémunérés soit d'après les indices officiels, soit en qualité d'agents contractuels. Les candidatures, avec curriculum vitae et références, doivent être adressées à M. le Maire de la Ville de Mulhouse (Haut-Rhin), avant le 1er février 1959.

URBANISME

STAVBA MEST A VESNIC. Editions de la Section d'urbanisme de l'Institut du bâtiment et de l'architecture de Tchécoslovaquie, Letenska 3, Praha 1, Mala Strana. Format 17 × 25, 665 pages illustrées, relié toile sous jaquette, texte tchèque, sommaire en anglais, français et russe.

Pour autant que l'ensemble des problèmes posés par l'urbanisme contemporain puisse être traité en un seul ouvrage, ce volume semble réunir les données de base sur un certain nombre d'aspects essentiels. Il nous est difficile de juger si l'urbanisme socialiste lorsqu'il opère à partir d'une table rase (cas des villes nouvelles) ou lorsqu'il intervient dans des agglomérations existantes avec les possibilités que devrait lui offrir la suppression des entraves existant normalement dans le monde capitaliste se trouve sur le plan d'une doctrine très différente de celle de ses confrères occidentaux qui seraient placés dans les mêmes conditions. D'autre part, si le volume contient l'énoncé d'un certain nombre de principes fondamentaux et valables sous tous les cieux, il est douteux que la majeure partie de l'œuvre déjà réalisée dans les pays socialistes sous l'impulsion des préceptes d'origine soviétique puisse être encore considéré comme valable depuis la condamnation formelle de certaines formules tant architecturales qu'urbanistiques intervenues en U.R.S.S. entre temps et qui aura, bien entendu, une répercussion immédiate sur les travaux de tous les pays socialistes. Par contre, si ce qui précède s'applique avec certitude aux agglomérations urbaines, il nous paraît que les recherches dans le domaine des centres ruraux présentées dans le volume conservent un intérêt certain.

Au sommaire : I. Tâches de la construction et de la reconstruction des agglomérations urbaines en société socialiste. - II. La ville : *a)* Organisation et composition de la ville ; *b)* Zone résidentielle de la ville ; *c)* Surfaces et installations de production ; *d)* Terrains et installations de transport ; *e)* Equipement de la ville ; *f)* La zone suburbaine ; *g)* Le site ; *h)* Evolution future de nos villes et de nos communes. - III. Le village : *a)* Organisation du peuplement agricole ; *b)* Préparation de la construction dans les campagnes ; *c)* Les terrains de production ruraux ; *d)* Zone résidentielle du village ; *e)* Equipepement du village. - IV. Urbanisme.

ARCHITECTURE

BRNO 1958, par F.R. Kalivoda. Editions du Bureau d'études départemental de Brno, Kobliza 29, Brno (Tchécoslovaquie). Format 23,5 × 30, 102 pages illustrées. Relié (**).

Cette monographie, publiée à l'occasion du Vᵉ Congrès de l'Union Internationale des Architectes, bénéficie d'une excellente présentation et étudie le problème d'une ville de façon exemplaire.

L'aménagement de Brno n'est pas encore (ou très peu) entaché par le formalisme. Il ne faut pas oublier que la Tchécoslovaquie s'est trouvée, il y a vingt ans, parmi les pays les plus progressistes dans le domaine de l'architecture. Elle était très en avance sur des pays, comme la France par exemple, et le problème de l'architecture contemporaine ne se posait pour ainsi dire pas ; depuis, l'influence des doctrines soviétiques a arrêté le développement architectural naturel et les réalisations récentes sont loin d'avoir la qualité de celles des années 30.



Brno. Groupe d'habitations 1929-31



Brno. Groupe d'habitations 1951-54

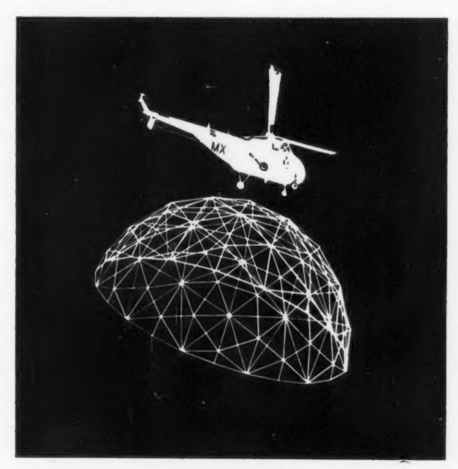
LE CORBUSIER, par Henri Perruchot. Collection « Témoins du XXᵉ siècle ». Editions Universitaires, 72, boulevard Saint-Germain, Paris. Format 17,5×11,5, 128 pages, 6 hors-textes, 1 plan. Prix : 350 fr. (*).

L'auteur de ce petit ouvrage a publié, au cours des dix dernières années, d'assez nombreuses études sur Le Corbusier dans des revues destinées au grand public, telles que *Réalités*, le *Larousse mensuel*, la *Revue de la Pensée française*. Il eut ainsi l'occasion de s'entretenir avec Le Corbusier et de connaître son œuvre. C'est la synthèse de ces contacts qu'il présente aujourd'hui en brossant un portrait vivant du maître. Une chronologie et une bibliographie détaillées complètent le volume, illustré de photographies prises par l'auteur et d'un portrait de Le Corbusier.

BUCKMINSTER FULLER. Editions von Steendrukkerij de Jong Oude Torenstraat 33 a, Hilversum (Pays-Bas). Format 25 × 25, 8 pages non brochées sous couverture métallisée (**).

Cette publication contient un extrait de lettre du célèbre ingénieur américain dans laquelle il explique ses méthodes de travail (traduite en hollandais, français et allemand) et des croquis et photographies de coupoles d'une présentation graphique très recherchée.

Rappelons que les études de Buckminster Fullet ont quitté le stade expérimental pour entrer dans le domaine de l'industrialisation, puisque certaines firmes américaines fabriquent actuellement certaines de ses coupoles.



TECHNIQUES

LE BETONNAGE D'HIVER. THEORIE ET METHODES, par S.A. Mironov, traduit du russe par L. Gasser, avec la collaboration de P. Chaumelle. Editions Dunod, 92, rue Bonaparte, Paris (6ᵉ). Format 14 × 22, 512 pages, avec 198 figures, 1958. Relié toile sous jaquette. Prix : 4.600 francs.

L'auteur étudie d'abord les différents facteurs qui interviennent dans la prise et le durcissement du béton et peuvent modifier sa structure et sa résistance mecanique. Il traite ensuite des méthodes qui permettent de réaliser en hiver des ouvrages en béton et en béton armé, notamment du calorifugeage pendant la coulée, du chauffage à la vapeur et du chauffage électrique, de l'emploi des abris chauffants, de l'utilisation des éléments préfabriqués et des additions de sels. Il donne également les caractéristiques des équipements, des outillages et des moyens de transport employés pour la construction des ouvrages, en même temps qu'il indique les problèmes particuliers que pose le bétonnage d'hiver dans les entreprises spécialisées.

NORMAS Y MANUALES, del Instituto tecnico de la construccion y del cemento Costillares Chamartin, Madrid. Calefaccion (chauffage central), par J. Laorden. 92 pages. El ladrillo y sus fabricas (La brique et ses fabrications), par F. Cassinello, 87 pages. Unitermos (Appareils de chauffage), par J. Laorden, 46 pages.

Cette collection dont nous signalons trois ouvrages récemment parus, traite des problèmes techniques présentés clairement, avec dessins, tableaux et schémas.

Ils sont d'une consultation aisée et faciliteront les études en apportant des éléments de base indispensables pour chacun des sujets traités : le chauffage central, la brique, les appareils de chauffage. Texte en espagnol.

LA PEINTURE AU PISTOLET DANS LE BATIMENT, par J. Costes et R. Cottet. Editions Eyrolles, 61, boulevard Saint-Germain, Paris (6ᵉ). Format 16 × 25, 252 pages, 143 figures. Prix : 2.200 francs.

La technique de la peinture au pistolet se répand aujourd'hui de plus en plus et répond à une tendance de rationalisation technique dans le domaine de la peinture.

Au sommaire : Pistoletage à froid. Utilisation du matériel de pistoletage à froid. Matériels divers. La basse pression. La moyenne pression. Emplois divers. Hygiène et sécurité dans le pistoletage sur chantier. Peintures et vernis. Rappel de quelques notions. Applications au pistoletage. Annexe : écoles de pistoletage.

AGREGATS, LIANTS ET BETONS HYDRAULIQUES, ACIERS ET METAUX USUELS, par J. Arrambide et M. Duriez. Editions du Moniteur des Travaux publics, 32, rue Le Peletier, Paris. 600 pages. Prix : 2.300 francs ; franco : 2.475 francs.

Les auteurs étudient successivement : Les agrégats pour bétons hydrauliques, bétons hydrocarbonés et liants routiers. - Les liants hydrauliques (chaux et ciments) : règles de fabrication et d'utilisation ; accélérateurs et retardateurs de prise ou de durcissement ; résistance, retrait, fissuration, altération ; les eaux agressives ; la protection des ouvrages. - Les mortiers et bétons hydrauliques : propriétés et facteurs qui influent sur leurs caractéristiques ; comportement dans les ambiances particulières ; les bétons pour construction de chaussées ; les travaux à la mer. - Les aciers et métaux usuels utilisés dans le bâtiment et les travaux publics ; soudure ; corrosion.

SCOBALIT-HANDBUCH (Manuel du Scobalit), par Martin Mittag. Editions Karl Krämer. Hochhaus Rotebühlstrasse 40, Stuttgart W (Allemagne). Format 23 × 30, 160 pages, 726 dessins et détails, 100 photographies. Reliure cartonnée. Prix : D.M. 13,80.

Cet excellent ouvrage technique d'une présentation exemplaire est édité par les soins d'une firme allemande fabriquant des panneaux en plastique ondulés ou plans dits « scobalit » et correspondant en tous points à de nombreuses fabrications françaises similaires.

Le volume contient des exemples d'application des panneaux pour tous les éléments du bâtiment où ce matériau peut trouver une utilisation rationnelle : toitures et auvents, cloisons, plafonds, panneaux de balustrades et escaliers, habillage de radiateurs. Les nombreux exemples présentés sont illustrés par des photos et des dessins techniques de premier ordre. Il serait souhaitable que le secteur industriel français se préoccupe d'une traduction de cette publication qui peut être considérée comme un très bon exemple d'une propagande intelligente.

PILES, CULEES ET CINTRES DES PONTS, 1958, précédé d'un article sur l'esthétique des ponts, par J.R. Robinson. Editions Dunod, 92, rue Bonaparte, Paris (6ᵉ). Format 16 × 25, 330 pages, 202 figures. Relié toile sous jaquette. Prix : 3.600 francs.

Les préoccupations esthétiques ne pouvant être dissociées de la technique lorsqu'il s'agit d'un projet de pont, cet ouvrage comporte, en guise d'introduction, une étude sur ce problème en deux chapitres : La beauté en architecture ; l'aspect des ponts. Ce n'est qu'ensuite que l'auteur aborde la partie technique.

Au sommaire : I. Piles : sollicitations agissant sur les piles ; résistance mécanique des piles ; résistance du sol de fondation ; affouillements ; des divers procédés de fondation ; formes et disposition des piles. - II. Culées : culées courantes ; terminologie ; indications générales ; exemples de culées de voûtes et d'arcs ; exemples de culées de ponts à réactions verticales. - III. Cintres : le bois, matériau de construction ; assemblages de la charpente d'ingénieur ; généralités sur l'établissement des cintres ; cintres à poteaux contrefiches et rayons ; cintres à poutres ; cintres à arc.

SPECIFICATIONS U.N.P. DES PRODUITS DE PEINTURE UTILISES DANS LES TRAVAUX DU BATIMENT. Editions de l'Institut technique du bâtiment et des travaux publics, 6, rue Paul-Valéry, Paris (6ᵉ). Prix : 200 francs.

Une cinquième série de spécifications U.N.P. des produits de peinture utilisés dans les travaux du bâtiment a été établie par l'Union nationale des peintres-vitriers de France et la Fédération nationale des fabricants de peintures.

Ces spécifications constituent un complément à celles qui ont paru en octobre 1950, juin 1954, mai 1955 et novembre 1956 ; elles se présentent également sous la forme de fascicules séparés et leur numérotage permet de les intercaler à leur place logique dans le cartonnage extensible qui contient la série des spécifications déjà parues.

LE TUBE D'ACIER EN CONSTRUCTION METALLIQUE ET SERRURERIE. Editions des Etablissenents Vallourec, 6, rue Daru, Paris. Format 21 × 27, 81 pages ronéotées, 7 pages de photographies. Reliure à spirale.

Ce traité a été établi par une firme privée pour préciser les méthodes d'utilisation du tube dans les constructions métalliques les plus diverses allant des grands ouvrages aux travaux de serrurerie. Il comporte des tableaux et des abaques ainsi que des détails d'assemblage qui en faciliteront l'utilisation pratique.

Excellente documentation technique d'une grande utilité pour le constructeur.

RECUEIL D'EXTRAITS DE NORMES CONCERNANT LE BATIMENT. Editions de l'Afnor, 19, rue du 4-Septembre, Paris (2ᵉ). Format 21×27, 350 pages. Prix : 1.000 francs.

Le *Recueil d'extraits de normes concernant le bâtiment* que vient de publier l'Afnor a pour but essentiel de réunir les renseignements les plus importants pour la conduite des études des projets de construction.

Il rassemble et sélectionne, sous forme illustrée et pratique, les données répondant au plan suivant : Dimensions générales de la construction, application de la coordination modulaire pour la conception des plans, règles de présentation des dessins ; dimensions principales utiles des éléments de construction ; résumé ou rappel des prescriptions de qualité concernant les matériaux et éléments, ainsi que des codes d'exécution des travaux des différents corps d'état.

D. V.

TECHNIQUES

KUNSTSTOFFE IM RAUM, par Jakubowski et F. Nitsch. Editions Callwey, Munich. Format 21,4 × 30, 2.276 pages. Reliure toile sous jaquette. Prix : D.M. 58 (***).

L'utilisation des matières plastiques dans la décoration intérieure est le thème de ce volume important.

Les auteurs étudient tout d'abord les propriétés spéciales déterminant l'usage des matières plastiques dans ce domaine. Ils analysent les caractéristiques des feuilles et des tissus en plastique. C'est toute une étude technique préalable occupant 70 pages du volume, dans laquelle sont précisées les différentes formes de l'emploi de ces produits. Viennent ensuite les exemples qui doivent convaincre architectes et décorateurs des possibilités qui leur sont offertes pour les revêtements de sols, de murs, de plafonds, etc.

La présentation est extrêmement soignée, les études techniques très claires, malheureusement, seules la préface et les légendes sont traduites en anglais et en français.

L'ensemble constitue une excellente documentation, la première dans ce domaine, sur un sujet limité mais d'une grande actualité.

LES ELEMENTS DES PROJETS DE CONSTRUCTION (à l'usage des maîtres d'œuvres, architectes, ingénieurs et constructeurs), par E. Neufert. Traduit et adapté de l'allemand par O. Rode. Format 26 × 29,7, 312 pages, avec 300 tableaux et 3.600 dessins. 3e édition 1958. Relié toile sous jaquette. Prix : 4.800 francs (****).

Très bien conçue, présentée et réalisée, cette édition française est l'outil de travail indispensable à tout architecte qui s'y référera constamment car il y trouvera une documentation spécialisée extrêmement précise sur les principes fondamentaux, les normes et les règles concernant « la conception, l'exécution, la forme, l'espace nécessaire, les relations spatiales, les mesures des édifices, locaux, meubles et pièces ouvrées avec, pour but, l'homme qui doit s'en servir ».

CIMENTS ET CHAUX. ANNUAIRE 1958, publié sous le patronage du Syndicat national des Fabricants de ciments et chaux hydrauliques et de la Chambre syndicale nationale des Fabricants de chaux grasses. Editions Marval, 31, villa d'Alésia, Paris (14e). Format 16 × 25, 438 pages. Relié. Prix : 3.000 francs.

L'*Annuaire* comporte quatre grands chapitres :
I. Organisation professionnelle de l'industrie des chaux et ciments. - II. Répertoire des fabricants, usines, etc. - III. Condensé de textes de la législation du travail. - IV. Documentation technique.

L'ensemble est complété par un index des fabricants, des annonceurs et des personnes citées dans l'*Annuaire*.

CALCUL ET EXECUTION DES OUVRAGES EN BETON ARME, tome II, par V. Forestier. 5e édition revue et complétée par P. Blondin. Editions Dunod, 92, rue Bonaparte, Paris (6e). Format 16 × 25, 258 pages, 158 figures. Broché. Prix : 1.450 francs.

La première partie de l'ouvrage traite de la précontrainte du béton considérée comme évolution normale du béton armé et moyen d'améliorer ses qualités. On trouvera des méthodes générales de calcul du béton précontraint pour tout ce qui concerne les efforts de flexion ainsi que les commentaires du règlement provisoire de 1953 ; le même chapitre contient des indications intéressantes sur les qualités et la mise en œuvre des aciers spéciaux pour précontraintes.

La seconde partie de l'ouvrage traite des différents systèmes de fondations en béton armé en particulier de nombreux types de pieux battus ou moulés dans le sol. Les autres parties concernent les planchers et les toitures en béton armé des bâtiments, les silos et les réservoirs circulaires ou rectangulaires. Des indications sont données en ce qui concerne l'utilisation de la précontrainte dans ces ouvrages.

ARCHITECTS' DETAIL SHEETS, par Edward D. Mills. « The Architect and Building News ». Edition Iliffe and Sons Dorset House, Stamford Street, Londres S.E.I. Format 23×30. 230 pages. Reliure toile sous jaquette. Prix : 31 s. 9 d. (***).

Comme les précédents volumes de la même collection, cet ouvrage comporte 96 détails de construction accompagnés des photographies correspondantes et concernant les balcons, entrées et devantures de magasins, cheminées, agencements divers, escaliers, détails muraux et fenêtres. Ces exemples de détails ont été choisis principalement parmi les réalisations d'architectes anglais et américains. Le principe même de ces planches de détails est excellent et nous avions eu l'occasion de signaler les trois premiers volumes. Une telle collection est sans aucun doute extrêmement utile puisqu'elle fournit aux architectes une documentation technique précise choisie parmi de très bons exemples d'architecture. Toutefois il aurait peut-être été préférable d'éditer ces planches de telle sorte qu'un classement par types de détails soit possible au fur et à mesure de leur publication.

RIVESTIMENTI, par Carlo Villa. Collection Documenti di Architettura, dirigée par A. Cassi Ramelli. Editions A. Vallardi, Milan. Format 22,5 × 32,5. 106 pages illustrées. Relié. Prix : 2.000 lires (***).

Cet ouvrage fait partie de la série de monographies techniques éditées avec beaucoup de soin par Antonio Vallardi. Il comporte un choix très large de matériaux traditionnels et modernes de revêtements, avec de grandes planches techniques de détails et des photographies illustrant les différents exemples.

L'ECLAIRAGE ET L'INSTALLATION ELECTRIQUE DANS LE BATIMENT, par M. Leblanc, J. Dourgnon et M. Deribéré. Préface de P. Peirani. Editions Eyrolles, 61, boulevard Saint-Germain, Paris. Format 16×25. 406 pages, 258 figures, 20 photos. Prix : broché, 3.100 fr. ; relié, 3.610 fr., port et taxes inclus.

Après un rappel de quelques notions d'électricité, la première partie groupe une documentation détaillée sur la distribution de l'énergie, les appareils de mesure et de protection, ainsi que sur les conducteurs et le petit appareillage.

Les appareils utilisateurs d'énergie électrique, depuis les sources lumineuses jusqu'aux sonneries, en passant par les petits moteurs, les ascenseurs et les installations domestiques, sont traités dans la deuxième partie.

La troisième partie, plus théorique, initie le lecteur à la photométrie et à la colorimétrie.

L'ensoleillement et l'éclairage naturel, traités dans la quatrième partie, permettent aux architectes de déterminer l'orientation à donner aux constructions, ainsi que les dimensions et proportions préférentielles des baies, pour obtenir des éclairages suffisants dans les locaux.

La cinquième partie enfin, réservée à l'éclairage artificiel, apporte sous une forme facilement assimilable les notions que tout technicien du bâtiment doit connaître.

REVETEMENTS DES MURS INTERIEURS ET PLAFONDS, par J.P. Lévy. Editions Eyrolles, 61, boulevard Saint-Germain, Paris (6e). Format 16 × 25, 200 pages, 58 figures. Relié. Prix : 2.500 francs ; franco, 2.695 francs.

La répercussion de la modernisation des industries du bâtiment sur l'emploi des matériaux est indiscutable d'une manière générale et en particulier, sur les revêtements des murs intérieurs et des plafonds. Tel est l'objet du présent ouvrage.

Le plâtre, élément traditionnel de leur confection, gardera-t-il, dans l'avenir, une suprématie jusqu'alors incontestée ? Quels sont ses avantages et ses inconvénients ? Est-il souhaitable de le remplacer et comment ? C'est à ces questions que s'efforce de répondre l'ouvrage de J.P. Lévy.

L'auteur étudie tout d'abord les différentes solutions auxquelles tout revêtement doit satisfaire. Le problème s'avère complexe, car certaines d'entre elles semblent dès l'abord incompatibles. La première partie de l'ouvrage est donc consacrée au rôle des revêtements (confort thermique, confort acoustique, éclairage, protection contre l'incendie...), ainsi qu'aux conditions générales de leur mise en œuvre.

Les différents procédés actuels sont passés en revue dans la deuxième partie. Sont examinés dans l'ordre : le plâtre sous ses différents aspects, les revêtements à base de chaux ou de ciment, les produits céramiques, les fibres minérales, les différentes utilisations du bois et des fibres végétales, les matières plastiques, les produits vitriers et les revêtements métalliques.

PASSATION, CONTROLE ET REGLEMENT DES MARCHES. CAHIERS DES CLAUSES ADMINISTRATIVES GENERALES, Editions du Moniteur des Travaux publics, 32, rue Le Peletier, Paris. Format 24 × 31, 168 pages de texte. Prix : 925 fr. ; franco : 975 francs.

De nombreux textes, parus depuis 1953, ont bouleversé le régime des marchés passés au nom de l'Etat. En outre, les principaux ministères ont fait paraître, en application de ces textes et pour tenir compte de l'évolution des faits, leur nouveau *Cahier des clauses administratives générales* (terme qui remplace celui de *Cahier des clauses et conditions générales)*.

Le régime des marchés des collectivités publiques n'a pas subi des transformations de cette ampleur, mais néanmoins de nombreuses modifications sont intervenues.

L'ouvrage qui vient de paraître reproduit tous les textes officiels parus de 1953 à juillet 1958 et relatifs à la *réglementation générale des marchés de l'Etat et des collectivités publiques*.

Il reproduit également les *Cahiers des clauses administratives générales* des départements ministériels suivants : Agriculture, Education nationale, Intérieur, Reconstruction et Logement, Ponts et Chaussées.

TABLEAUX RECAPITULATIFS DES INDEX RECONSTRUCTION 1957 ET TABLEAUX RECAPITULATIFS DES INDEX CONSTRUCTION 1957. Editions du Moniteur des Travaux publics, 32, rue Le Peletier, Paris. Format 24 × 31. Chacun des deux ouvrages : 900 fr. ; franco : 950 francs.

Les *Tableaux récapitulatifs des index reconstruction 1957 donnent*, par département, les valeurs 1957 des index reconstruction et des C.A.D.

Les *Tableaux récapitulatifs des index construction 1957* donnent, par département, les valeurs 1957 des index construction. Rappelons qu'à compter du 1er janvier 1957, pour les marchés de travaux signés à partir de cette date, les révisions doivent être effectuées à l'aide d'une nouvelle gamme d'index établis par le M.R.L., appelés « Index construction », et dont la base se situe en janvier 1955.

TABLEAUX COMMENTES DES INDICES DE PRIX 1958. Editions « Annales des loyers », Forcalquier (Basses-Alpes), France. 136 pages. Prix : 600 francs.

Comme chaque année, cette revue vient de publier une brochure dans laquelle sont réunis les principaux indices de prix de l'économie française, relatifs à la construction, au commerce de détail et de gros, aux denrées agricoles, salaires, bourse, loyers d'habitation, services divers, importation, exportation, charges sociales, etc.

DIVERS

DEMOGRAPHIC YEARBOOK. ANNUAIRE DEMOGRAPHIQUE 1957, par le Bureau de statistique de l'O.N.U. Département des Affaires économiques et sociales, New York. Format 23 × 29,5, 656 pages. Relié toile. Prix : $ 8.00 ; broché, $ 6.50.

Au sommaire : Facteurs du fléchissement de la mortalité. Notes techniques sur les tableaux statistiques. Suivis des tableaux suivants : Population. Naissances. Décès. Morts fœtales. Mariages, Divorces. Tables de mortalité. Migrations.

MEMORIA DE LA PRIMERA CONVENCION NACIONAL DE DIRECTORES Y ESTUDIANTES DE LAS ESCUELAS DE ARQUITECTURA DE LA REPUBLICA MEXICANA. Edité par l'Universidad Iberoamericana Arquitectura, Historia del arte, Artes plasticas, Palmas 50, San Angel Inn Mexico 20 (Mexique). Format 15 × 20.

Cette petite brochure présente un mémoire des réunions de la Première convention nationale des directeurs et étudiants des écoles d'architecture du Mexique qui s'est tenue en avril dernier.

EXODE OU MISE EN VALEUR DES CAMPAGNES, par L. Leroy. Editions Flammarion, 26, rue Racine, Paris. Format 14 × 23, 295 pages. Broché. Prix : 1.500 francs.

Chacun sait à quel point l'expansion industrielle, le renouveau démographique, l'hypertrophie des grands centres urbains ont littéralement déséquilibré les structures traditionnelles du pays.

L'auteur, ingénieur agronome et conseiller économique, aborde ce problème en économiste qui analyse les causes de l'exode rural et en agronome qui recherche les remèdes nécessaires.

A la lumière des plus récentes statistiques et des études effectuées par de nombreux organismes professionnels, il brosse le tableau de la situation présente, puis remontant dans le temps, analyse les causes du dépeuplement des campagnes. Enfin, il se tourne vers l'avenir. L'ouvrage comporte des cartes, des graphiques et des tableaux rendant plus claire la documentation présentée.

STATISTIQUES DE 1957. PRODUCTION-TRANSPORT-DISTRIBUTION. Editions du Gaz de France, Direction commerciale, 65, rue d'Anjou, Paris (8e). Format 27 × 21, 85 pages. Reliure cartonnée.

Le présent recueil rassemble les statistiques du Gaz de France pour l'année 1957 sous une présentation que l'on a cherché à améliorer par rapport à celle des quatre années passées, mais dont le fond ne diffère pas sensiblement, à quelques détails près dans la contexture des tableaux, de celui des brochures précédentes.

La suite des volumes statistiques ainsi publiés permet de suivre les progrès de la demande et de l'offre du gaz, du coke et des produits dérivés sur le marché national ainsi que sur les marchés régionaux et locaux dans la mesure où ces derniers présentent une certaine importance.

CATALOGUE DES PRODUITS AGREES, par « Qualité-France », 18, rue Volney, Paris. Edition 1958. Format 14 × 21,5, 68 pages. Expédition contre 50 fr. en timbres.

REVUES

COMMENT CONSTRUIRE AU SAHARA. Editions du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, 4, avenue du Recteur-Poincaré, Paris. Format 21 × 29,5, 83 pages.

La Direction des Travaux publics de l'Algérie a confié au Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, au cours de l'année dernière, l'étude de certains aspects de la construction au Sahara et les choix de partis constructifs à conseiller. Cette étude a amené le C.S.T.B. à aborder en fait tous les aspects de la construction de bâtiments d'habitation et de bureaux au Sahara et c'est le résultat de ses travaux qu'il publie dans son « cahier » daté de juillet 1958.

L'étude est sérieusement menée, clairement exprimée et fournira une documentation fondamentale à ceux qui ont à construire dans cette région.

Une importante bibliographie termine cet intéressant rapport.

ARCHITEKTUR WETTBEWERBE. Editions Karl Kramer, Hochhaus Rotebühlstresse 40, à Stuttgart W (Allemagne). Format 21 × 29,5.

Nous avons déjà eu l'occasion de signaler cette excellente revue allemande, qui présente les concours nationaux sur les différentes branches de l'architecture et les réalisations qui en résultent.

Le dernier numéro que nous avons reçu est consacré aux concours pour de nouvelles écoles et présente une abondante documentation sur ce problème.

CAHIERS DU CENTRE TECHNIQUE DU BOIS, 2, rue de la Michodière, Paris. N° 30 (mai 1958) : 30 plans-types de charpente en bois, par F.X. Brochard. N° 31 : Les ennemis des bois dans la construction et l'ameublement. Format 21 × 27.

RIVIERES ET FORETS, 98, boulevard Malesherbes, Paris. Cahier n° 8 : Réserves, parcs naturels de France. Format 21 × 27, 100 pages.

D. VALEIX.

TROISIEMES JOURNEES INTERNATIONALES DE LA COULEUR.

BRUXELLES, 25-26 JUIN 1959.

Le Centre d'Information de la Couleur a décidé de déplacer le siège des Journées hors de France et a demandé à l'Association belge des techniciens de l'Industrie des Peintures et Industries connexes, d'organiser les 3e Journées à Bruxelles. Elles auront pour but une meilleure coordination de la promotion de la couleur, de ses applications et une confrontation des conceptions françaises et belges à celles des spécialités étrangères.

Pour tous renseignements, s'adresser au Centre d'Information de la Couleur, 23, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2e), ou directement : Secrétariat général des 3e Journées Internationales de la Couleur : A.T.I.P.I.C., 32, rue Joseph-II, à Bruxelles 4.

FOIRE DE PARIS 1959.

La prochaine Foire de Paris se tiendra du 1er au 18 mai 1959. La présence de 13.000 exposants, d'importantes participations étrangères, la venue de nombreux acheteurs, en feront, comme toujours, le grand événement commercial de l'année.

Les exposants sont invités à adresser dès maintenant leur documentation au Comité de la Foire de Paris, 23, rue Notre-Dame-des-Victoires, à Paris (2e).

SALON INTERNATIONAL DE LA CONSTRUCTION ET DE L'EQUIPEMENT.

Ce Salon se tiendra du 12 au 23 mars 1959 au Centre National des Industries et des Techniques, au Rond-Point de la Défense.

Il sera consacré :

— Au gros matériel de bâtiment (grues de chantiers, bétonnières, outillage) ;

— Aux matériaux de construction ;

— Aux produits de bâtiment (charpente, couverture, maçonnerie, isolation...).

CONGRES NATIONAL DES GEOMETRES EXPERTS FRANÇAIS.

Ce Congrès s'est tenu à Marseille dans le courant de septembre 1958. Il a été ainsi possible au grand public de mieux comprendre le rôle et l'importance du géomètre dans la vie moderne, grâce à la projection de films et visites commentées du « Pavillon des Géomètres » et de stands de fabricants d'appareils topographiques.

Pour tous renseignements, s'adresser à la « Maison du Géomètre », 3, rue Joseph-Garnier, à Paris (7e). Tél. : INV. 01-27.

SALON DE LA MANUTENTION.

Du 5 au 13 novembre 1958 s'est tenu à Paris au Centre National des Industries et des Techniques, Rond-Point de la Défense, le 7e Salon de la Manutention présentant des solutions d'une technique moderne aux problèmes de manutention, de stockage et d'expédition.

S.N.C.F., E.D.F., n° spécial de la Revue Ardoise.

Dans son 150e numéro, cette revue présente les diverses possibilités offertes par l'ardoise aux grandes administrations et plus spécialement à la S.N.C.F. et à l'E.D.F.

« M. Louis Armand, « homme de proue », comme le qualifie M. Serge Groussard, vit dès aujourd'hui dans le monde de demain. S'étonnera-t-on que ses services recourent cependant à l'ardoise, matériau du passé ? C'est que, précisément, elle est vieille comme le monde ! Elle s'est formée dans ces débauches d'énergie prémillénaires, dont la domestication de l'atome commence, seul, à nous donner une idée. Or, cette ardoise est à notre portée toute préfabriquée et mieux que nous ne saurions la faire. Il est donc normal que les « hommes de demain » : les techniciens de la S.N.C.F., de l'E.D.F. et de nos autres grands services publics lui demandent, comme le faisait un Mansard pour des palais, de protéger et aussi d'orner les monuments de notre siècle qui sont les précieux équipements de la vie moderne. »

Ces lignes servent de préface au n° 150 de la revue *L'Ardoise*, qui sera envoyé gracieusement à nos lecteurs, sur demande adressée de notre part : 15, rue Galvani, Paris (17e).

REVETEMENT PLASTIQUE GERFLEX.

La maison Gerflex, 104, rue Molière à Ivry, vient d'éditer une brochure destinée aux architectes. Celle-ci présente les caractéristiques et les divers emplois de ce matériau, pour habitations, bureaux, hôpitaux, salles de spectacles, écoles, aussi bien en revêtement de sol qu'en revêtement mural. On y trouvera également une description très précise, avec illustrations, des différentes techniques de pose et de soudure.

CONCOURS D'ECLAIRAGE DE VITRINES.

L'Electricité de France organise, dans le cadre de la campagne « Boulogne Ville Pilote », du 5 décembre 1958 au 5 janvier 1959, sous le patronage de la Municipalité de Boulogne-Billancourt et en collaboration avec l'Union des Commerçants, Artisans et Petits Industriels, un concours du meilleur éclairage de vitrines dans la ville de Boulogne-Billancourt.

Pour tous renseignements, s'adresser : E.D.F. Informations, 166, boulevard Jean-Jaurès, à Boulogne-Billancourt.

ONDUCLAIR.

Nous signalons à nos lecteurs un matériau remarquable dont l'utilisation est devenue traditionnelle : la plaque ondulée translucide « Onduclair », composé thermo-durcissable de fibres de verre imprégnées de résine polyester.

Ses caractéristiques générales sont les suivantes :

— Solidité ;

— Résistance aux chocs ;

— Garantie de tenue (résiste aux plus fortes chaleurs comme aux plus grands froids, imputrescible) ;

— Luminosité (85 % de diffusion de la lumière pour les plaques incolores et 60 à 80 % pour les plaques de teintes claires) ;

— Résistance aux agents chimiques et atmosphériques ;

— Facilité et rapidité de pose ;

— Caractéristiques techniques : isolation, le plus isolant des matériaux de couverture ; coefficient de dilatation négligeable ; imperméabilité ; procure un affaiblissement appréciable du niveau sonore.

Ces plaques « Onduclair » existent en quinze teintes différentes.

CHEMISAGE ET AKALISATION.

Une maison strasbourgeoise spécialisée dans la cheminée a introduit en France, il y a dix ans, un procédé suisse de réparation de conduits de fumée. Les responsables de la sécurité publique l'ont autorisé, après essais et enquêtes. Le procédé s'est considérablement amélioré, les appareils perfectionnés.

De plus, Schwend-Amann a introduit, dans son « mortier spécial », un matériau de base, à savoir *l'Akalithe*, matériau composé principalement d'alumine et d'oxyde ferrique, résistant aux températures élevées (+ 1.000°), imperméable aux condensations acides. Ces qualités le désignent pour servir d'enduit aux parois intérieures des conduits de fumée détériorés et comme isolant. L'akalisation est la meilleure assurance contre le cancer de la cheminée : le bistre.

Schwend-Amann, 5, avenue d'Alsace, Strasbourg ; 80, rue du Château, Boulogne (Seine), MOL. 27-52.

PLAQUES EN POLYESTER « DELTA ».

La plaque en polyester renforcé de fibres de verre « Delta » résulte de l'association intime de ses deux constituants :

— le « mat » de verre composé de fibres de verre très fines,

— la résine polyester stabilisée.

Les principales caractéristiques du produit fini sont les suivantes :

— grande résistance mécanique,

— grande résistance chimique,

— translucidité et diffusion remarquables.

Ses qualités sont connues :

Légèreté, facilité de pose et de travail ; translucidité diffuse et possibilité d'utilisation à des effets décoratifs très variés grâce à ses diverses teintes.

PHOTOGRAPHIES AERIENNES ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.

par A. Burger. Dunod, éditeur. Format 19×27, 136 pages, 105 illustrations.

Particulièrement bienvenu au moment où est étudié, sous de multiples aspects, l'aménagement du territoire et notamment du milieu urbain, l'ouvrage de M. Burger, utilisant une technique nouvelle et originale, intéressera vivement les nombreux techniciens, urbanistes, architectes, géomètres, ingénieurs des travaux publics, des travaux ruraux...

LES AMIS DE L'UNESCO VOUS PARLENT.

Dans tous les Etats membres, l'organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (Unesco) encourage la formation de Clubs de relations internationales qui œuvrent en faveur d'une meilleure compréhension entre les peuples et servent ainsi efficacement la cause de la paix mondiale.

Il existe en France une Fédération des Clubs Unesco et une Ligue nationale groupant de nombreux sympathisants isolés de l'Unesco qui vous invitent cordialement à participer à leurs diverses activités. Vous pouvez bénéficier de nombreux avantages offerts par les Services d'Entraide des Groupements d' « Amis de l'Unesco » (livres, revues, disques, films, cours par correspondance, voyages organisés, séjours de vacances). Vous pouvez recevoir gratuitement une documentation détaillée sur toutes ces questions, en écrivant à « Pro Unesco », 33, rue des Apennins, Paris (17e). Joindre un timbre pour la réponse.

ECLAIRAGISME.

L'Institut National de Sécurité a préparé une brochure de vulgarisation destinée à faire connaître, sans développement scientifique important, les principes de base de l'éclairage.

Destinée essentiellement aux délégués des comités d'hygiène et de sécurité, elle pourra leur permettre, lorsqu'ils accompliront leur tâche de prévention, de prêter une plus grande attention à un problème important, dont ils n'étaient pas jusqu'alors suffisamment avertis.

Brochure éditée par l'Institut National de Sécurité.

SOMOSTYRENE.

SOMOPLAST, à Monaco, présente un nouveau matériau, le « Somostyrène », composé d'une pellicule plastique de polystyrène, imperméable et imputrescible. C'est un support publicitaire intéressant, car il se laisse travailler et imprimer selon la plupart des techniques classiques d'impression.

PREVENTION INCENDIE.

Le feu cause, chaque année en France, plusieurs milliers de morts et des dizaines de milliards de dégâts. La Protection civile contre l'Incendie préoccupe, par conséquent, de nombreux organismes, tant du point de vue prévention que de la lutte contre le feu.

M. le Préfet Roux, chef du Service national de la Protection civile au Ministère de l'Intérieur, a signalé à tous les préfets d'existence du « Groupement des Matériaux non Inflammables par Nature » : 25, rue François-Ier, à Paris (8e).

Ce groupement d'industriels a constitué une commission technique composée des représentants de la Protection civile, du Laboratoire Municipal de Paris, du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, ainsi que des compagnies d'assurances. Les matériaux déclarés incombustibles ou non inflammables par cette commission reçoivent le label « Nonfeu ». Les industriels, soucieux des problèmes de sécurité, ont réalisé d'importants progrès dans la fabrication des matériaux présentant les qualités exigées par cette commission.

PETITE ANNONCE.

Jeune femme, 31 ans, cadre, rompue aux affaires. Organisation scientifique du travail, Licenciée en droit, anglais, italien, dactylo, expérence travaux de direction, cherche poste direction commerciale ou administration, cabinet architecte ou ingénieur. Ecrire n° 66, Mlle Pérouse, 92, br Victor-Hugo, Neuilly-sur-Seine, qui transmettra.

d'un bout à l'autre...



LE TUBE CUIVRE ISOLÉ "EMERJY"

- Se **PRESENTE** en couronne (13 kgs) de longueurs variables suivant les diamètres :

6 X 8	**53**	Mètres environ
8 X 10	**37**	»
10 X 12	**31**	»
12 X 14	**28**	» maximum
14 X 16	**28**	»
16 X 18	**28**	»
18 X 20	**28**	»
20 X 22	**28**	»

et en longueurs droites.

- Se **TRAVAILLE** comme un tube ordinaire, sans outillage spécial.
- Se **POSE** avec le minimum de dégats.
- Se **PEINT** facilement ou **S'EMMURE** sans danger de fissures.

◆ Réduit la CONSOMMATION d'eau chaude.
◆ Supprime la CONDENSATION
◆ Elimine les VIBRATIONS.
◆ Augmente l'ESTHETIQUE de vos installations



AVEC UN
TUBE CUIVRE ISOLÉ
EMERJY

SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRS
LYON 6e - 79, Cours VITTON. LAlande 53-91 & 68-71
PARIS 17e - 14, Rue LANTIEZ. MARcadet 29-25 & 29-26

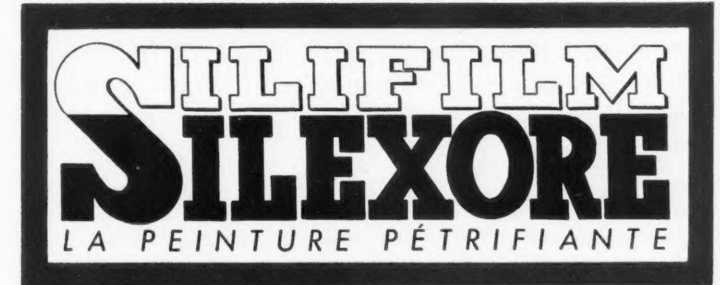
Existe et résiste depuis 100 ans

silifilm
permet d'appliquer
silexore
la peinture pétrifiante
directement
sur tous matériaux de maçonnerie
quel que soit le fond.

M. GAUBERTI



NOTICE ILLUSTRÉE A 8
FRANCO
SUR DEMANDE



Protection totale

ETABLISSEMENTS L. VAN MALDEREN 6, CITÉ MALESHERBES - PARIS
3 USINES - 700 DÉPOSITAIRES

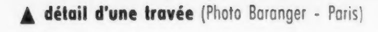

PARTOUT...
où il y a contact avec le public...
il faut hygiaphone
LORSQUE VOUS INSTALLEZ UNE BANQUE OU UNE FAÇADE, SONGEZ-Y ..
Adopté par la S.N.C.F., la R.A.T.P., les Caisses de SECURITÉ SOCIALE, les Banques et les Grandes Administrations, les Théâtres, les Cinémas, les Entreprises Industrielles et Commerciales.
LE SEUL ÉTANCHE AVEC MEMBRANE VIBRANTE
PROTÉGEZ VOTRE PERSONNEL CONTRE LES RISQUES DE CONTAMINATION PAR L'HALEINE ET LES COURANTS D'AIR
DEVIS POUR APPAREIL SEUL OU AVEC BATI DE FAÇADE
APPAREILLAGES V. B.
80, Avenue de Lattre-de-Tassigny
Fontenay-sous-Bois
Tre. 16-71
Publicité Laloue

ENTREPOSE

161, RUE DE COURCELLES - PARIS 17e - WAGRAM 66-71

constructions tubulaires fixes et démontables échafaudages

Aéroport d'Orly
Déviation de la nationale N° 7
Echafaudages roulants pour coulages des poutres et de la dalle des ponts 2,5 et 7
Hauteur de décoffrage sur verins hydrauliques 1,80 mètre
(Entreprise Campenon Bernard)



▲ **détail d'une travée** (Photo Baranger - Paris)



▲ **ensemble des échafaudages du pont 2** (Photo Baranger - Paris)

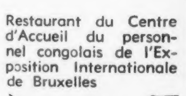
RISS 8.058 B

Agents régionaux : **LYON**-société ENTREPOSE, 90, Cours Vitton, Tél. Lalande 32-92 - **MARSEILLE** - société TECHNICA, 2, Bd Th. Thurner, Tél. Lycée 66-75

Chapelle de Marckolsheim



Hôpital de St-Denis



Restaurant du Centre d'Accueil du personnel congolais de l'Exposition Internationale de Bruxelles



BATIMENTS EN

ACIER

PRÉFABRIQUÉS EXTENSIBLES

TRANSFORMABLES
DÉMONTABLES
REMONTABLES

documentation sur demande

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

FILLOD

56 RUE DE PONTHIEU PARIS-8e
TELEPHONE : ÉLYSÉES 97-31

Le **Temps** règne en maître au siècle de la vitesse.

Le **Temps** conditionne la vie quotidienne, aussi est-il nécessaire de connaître partout l'heure exacte.

Les dernières réalisations du département Horlogerie d'IBM permettent d'assurer la synchronisation d'horloges réceptrices dans un ou plusieurs bâtiments.

Une horloge-mère de grande précision contrôle également par l'émission d'impulsions les appareils de pointage des temps de présence ou de travaux.

L'installation d'un "réseau de distribution de l'heure" est une opération simple, nécessitant peu de travaux. Un réseau IBM s'adapte à toute alimentation électrique et garantit en toutes circonstances un service sans défaillance.

Un ingénieur est prêt à répondre à votre appel.

DEMANDEZ NOTRE SERVICE DÉMONSTRATION-HORLOGERIE A OPE. 17-90



Place Vendôme - OPÉ. 17-90

URBANISME

AA N° 80

Ce numéro a été réalisé avec le concours de nombreuses personnalités que nous tenons à remercier ici, en particulier :

Pour la France, M. le Préfet Sudreau, Ministre de la Construction et de l'Urbanisme, M. Marcel Diebolt, Commissaire à la Construction et à l'Urbanisme, et M. Pierre Gibel, Chef du Service d'Aménagement de la Région Parisienne, Raymond Lopez et de nombreux architectes.

Pour le Brésil, Son Excellence, M. Carlos Alves de Souza, Ambassadeur du Brésil à Paris et Paulo Carneiro, Chef de la délégation brésilienne à l'UNESCO, avec le concours de Lucio Costa, Oscar Niemeyer, Mlle Maria Elisa Costa et Italo Camporiorito, ainsi que A. Licio Pontual qui a préparé avec nous cette publication, parallèlement à l'Exposition de Brasilia à l'UNESCO.

Pour la Colombie, Son Excellence M. Juan Uribe-Holguin, Ambassadeur de Colombie à Paris, l'architecte Hernan Vieco qui, depuis plusieurs années, collabore avec les architectes Breuer, Nervi et Zehrfuss, à la conception et à la réalisation des nouveaux bâtiments de l'UNESCO ; enfin, à Hans Dreus et Gabriel Serrano de la Société Colombienne des Architectes, qui ont recueilli une documentation très complète, dont certains éléments feront l'objet de publications ultérieures.

Pour la Pologne, Mme Halina Skibniewska, architecte et correspondante de notre Revue, qui nous a adressé une documentation intéressante, dont nous nous excusons ici de n'avoir publié qu'une première partie.

Pour Rotterdam et pour le concours de Berlin, l'architecte Maurice Silvy.

Les études sur Stockholm, Copenhague et Helsinki, ont dû être reportées à un numéro ultérieur. Nous nous en excusons auprès de l'architecte André Schimmerling, qui a réuni une importante documentation.

Il nous a été impossible également de publier dans ce numéro les documents réunis par notre correspondant à Londres, l'architecte Erno Goldfinger, sur divers aménagements en Grande-Bretagne.

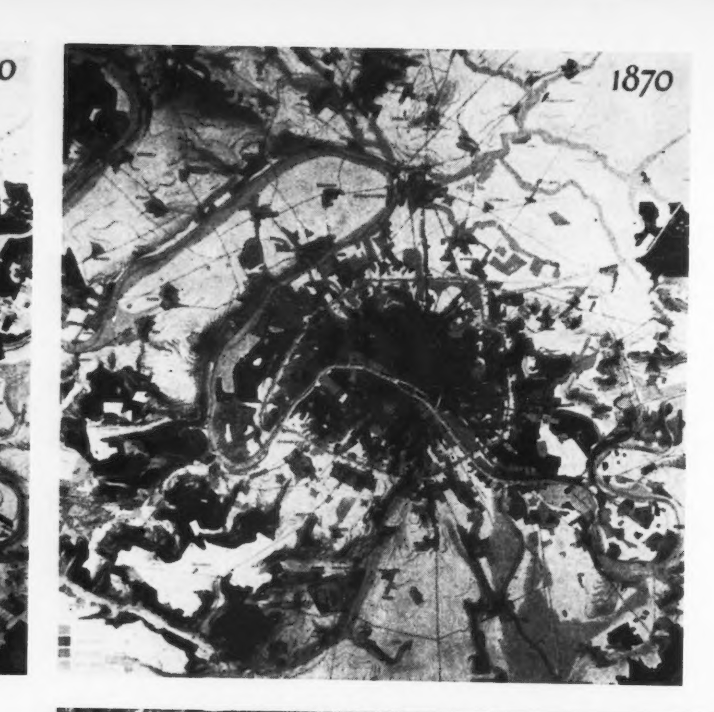
Vue aérienne de Medellin (Colombie) dont le plan régulateur a été élaboré par les « Town Planning Associates » (voir page 74 de ce numéro).



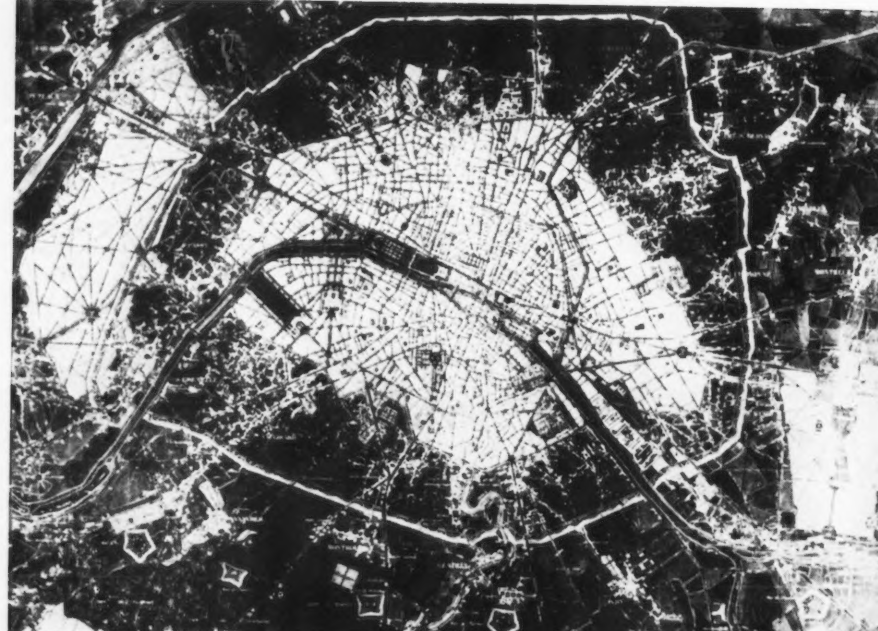
SOMMAIRE

EN PAGE DE COUVERTURE : PLACE DES TROIS-POUVOIRS A BRASILIA

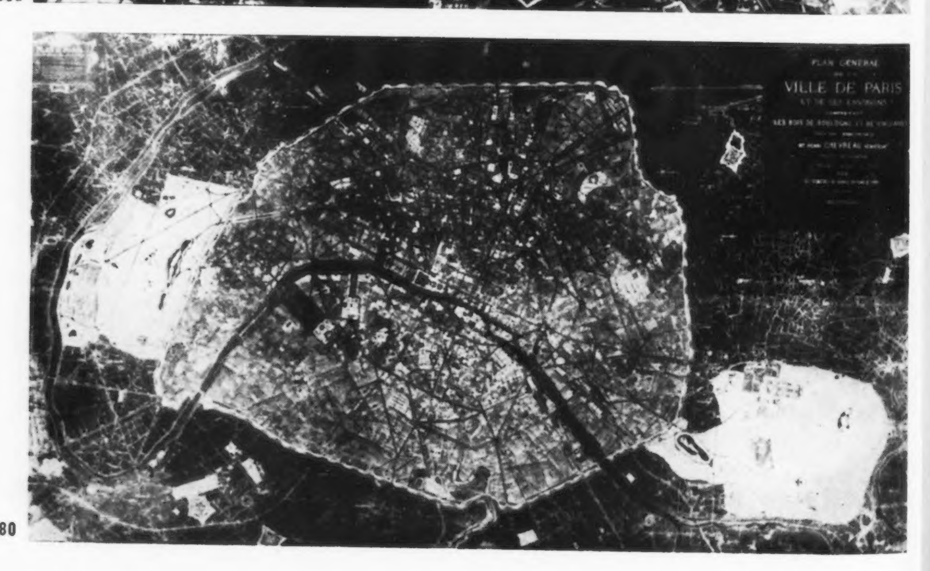
1750



PARIS
ET LA RÉGION PARISIENNE



1852



1880

MINISTÈRE DE LA CONSTRUCTION

LE MINISTRE

Paris, le 10 novembre 1958.

En explorant le monde pendant des siècles, les hommes ont élargi l'espace qui leur était donné.

Cet espace se rétrécit désormais chaque jour, à la mesure des progrès que font les moyens de transport, les possibilités de communication de la pensée, de la parole et de l'image.

Dans cette "ère du monde fini", l'organisation de l'espace devient la préoccupation principale ; l'extraordinaire accroissement démographique et la multiplication des activités humaines l'imposent

Prendre conscience de cette nécessité de l'Aménagement du Territoire, faire le bilan de la doctrine et des premières réalisations, convaincre l'opinion de chaque pays, et du nôtre en particulier, de l'intérêt de cette discipline et de cet effort commun, voici la première œuvre à laquelle nous devons nous attacher et je remercie vivement "l'Architecture d'Aujourd'hui" de consacrer une brillante documentation à ce sujet.

LES ZONES SOUS-DÉVELOPPÉES EN FRANCE

PAR JEAN-FRANÇOIS GRAVIER

1. Parmi les pays du Marché Commun, la France se caractérise dès l'abord par la densité relativement faible de sa population (80 hab./km², contre 145 pour l'ensemble des « Six », alors qu'elle est généralement favorisée par son climat, sa situation géographiquee, ses façades maritimes, ses grands axes de circulation et ses ressources en matières premières.

Mais les statistiques nationales ne fournissent que des moyennes et dissimulent des disparités régionales qui, en France, sont presque aussi profondes qu'en Italie. Cependant, la définition des zones « sous-développées » est ici moins aisée, car elles ne sont pas toutes groupées dans un *mezzogiorno* péninsulaire dont la pauvreté s'opposerait brutalement à la prospérité relative des autres régions.

Certes, on pourrait considérer, très schématiquement, que les quarante-sept départements situés à l'Ouest d'une ligne Granville-Orléans Saint-Etienne-Vallée du Rhône constituent une vaste zone « économiquement faible », puisque l'on y trouve moins du quart de l'emploi industriel sur 54 % du territoire et, par voie de conséquence, toutes les circonscriptions essentiellement agricoles (plus de 50 % de la population active). Mais la réalité se révèle plus complexe : d'une part, cette moitié sud-ouest de la France comprend de nombreux centres industriels importants et en voie d'expansion (Toulouse et Pyrénées, Nantes, Clermont-Ferrand, etc.) ; d'autre part et surtout, il est nécessaire de distinguer en France deux formes de sous-développement :

— le sous-développement *structurel* caractérisé par la prédominance régionale d'activités où l'emploi est en récession (agriculture, houillères marginales, etc.) ;

— le sous-développement *quantitatif*, caractérisé par l'évidente insuffisance de l'activité économique et du peuplement au regard des ressources naturelles et de la situation géographique.

Il apparaît ainsi que les zones françaises méritant le qualificatif de « sous-développées » et capables d'une large expansion, généralement industrielle et touristique, dans le cadre du marché commun, couvrent environ 272.000 km² — soit 49,3 % du territoire national — mais ne rassemblent que 11,7 millions d'habitants (43 hab/km²), c'est-à-dire 27,4 % de la population.



Document Jean-François Gravier.

(1) *Etudes Statistiques*, janvier-mars 1957 et janvier-mars 1958.

RICHESSE VIVE

Schéma exprimant les possibilités économiques du pays. L'indice de richesse vive exprime la capacité d'achat. Le rapport entre la richesse vive nationale et le chiffre de la population (R/P = 100) donne le chiffre correspondant à la moyenne française.

RÉGION PARISIENNE - ÉVOLUTION DE LA POPULATION DEPUIS 1801

Document Equidensité INED et « Le Marché Français ».

Il y a un siècle et demi, 5 % des Français vivaient dans la région parisienne ; en 1901 ils étaient 12,4 %.

Aujourd'hui c'est 18 % — presque le cinquième — de la population qui s'y trouve concentré sur 3 % de la superficie de la France.

Ce phénomène pose un certain nombre de problèmes qui ont une importance nationale et exigent des solutions permettant à cette masse de vivre dans de meilleures conditions.

Le problème essentiel — cela va sans dire — c'est le logement. Un gros effort a été entrepris : depuis la fin de la guerre et jusqu'au 30 juin 1958, 290.181 logements ont été construits, 144.974 sont en cours de construction, soit un total de 435.155.

Si grâce à cet effort, il n'y a plus guère de non logés, il y a encore un très grand nombre de mal logés.

Il ne suffit donc pas de construire. Il faut aussi rénover, équiper, embellir, aérer, localiser pour que la vie de tous les jours soit plus confortable, plus calme, plus heureuse. Cela signifie qu'il importe « d'aménager » la région parisienne.

Une politique d'aménagement — encore que ses idées directrices s'imposent — se heurte à bien des obstacles pour aboutir à un plan et se traduire dans les faits. C'est tantôt les critiques, les discussions plus ou moins théoriques des partisans de la solution idéale et ... inaccessible, tantôt la résistance des intérêts égoïstes ou la complication des cloisonnements administratifs.

Malgré ces difficultés, les élus, les fonctionnaires et les techniciens responsables, convaincus de la nécessité d'un plan d'aménagement de la région parisienne, l'ont élaboré, remis en chantier en vue des adapatations et des perfectionnements utiles.

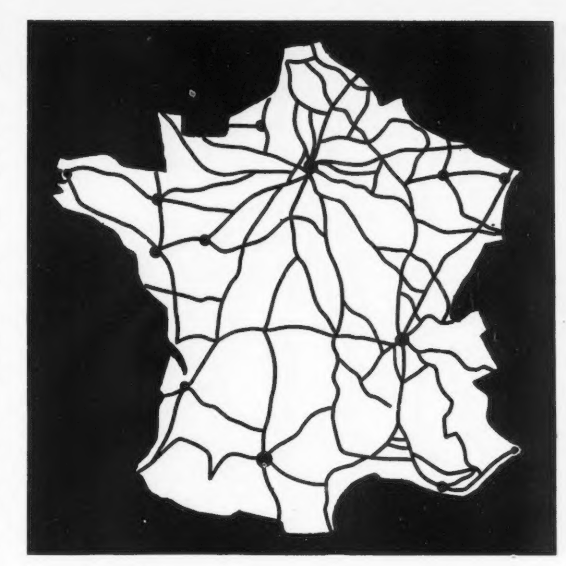
Un tel plan exige des choix souvent délicats, une large prévision, le sens du possible, le sens aussi de l'humain, une action dynamique, afin que la construction soit vraiment à l'échelle de l'homme.

Déjà sortent du sol les premiers exemples bénéficiant d'une politique nouvelle du logement et de l'aménagement : ensembles d'habitation conçus pour une vie moins nerveuse, plus saine, plus agréable ; demeures modernes sur l'emplacement de quartiers insalubres et de sombres taudis ; usines propres, claires, dans un cadre de verdure, enfin poussées hors de Paris.

Il faut poursuivre l'effort, l'intensifier, stopper la concentration excessive par des mesures de décentralisation et de déconcentration, développer une politique d'aménagement de la région parisienne, respectueuse des richesses de notre histoire, de tout ce qui a fait de Paris la capitale rayonnante des arts et de la culture, mais soucieuse aussi de la santé physique et morale de ceux qui y travaillent et y vivent, de ceux qui feront la France de demain.

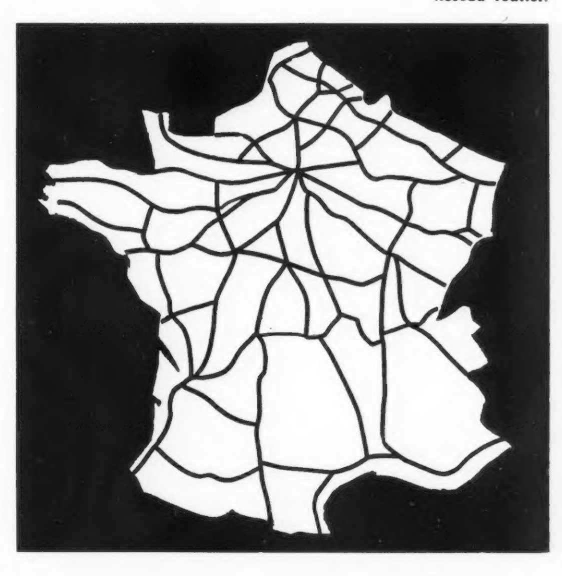
Marcel DIEBOLT.

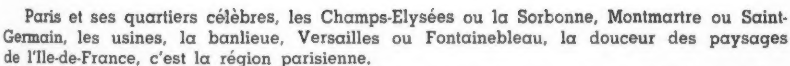
Commissaire à la Construction et à l'Urbanisme pour la région parisienne.



Réseau ferroviaire.

Réseau routier.





Paris et ses quartiers célèbres, les Champs-Elysées ou la Sorbonne, Montmartre ou Saint-Germain, les usines, la banlieue, Versailles ou Fontainebleau, la douceur des paysages de l'Ile-de-France, c'est la région parisienne.

Prisme géant dont les mille facettes reflètent chacune une image si colorée que l'on oublie d'en faire la synthèse.

La région parisienne, c'est aussi une agglomération urbaine dont la population égale celle de la Suède et dépasse celle de la Suisse.

Cette population, qui a l'importance des trente-trois plus grandes villes françaises, a des besoins tels : qu'il faudra construire, dans les prochaines années, pour lui amener l'eau qu'elle consomme, un aqueduc long de 130 km ; que l'eau de ses égouts constitue en aval un tiers du débit de la Seine ; que ses transports en commun véhiculent chaque année plus de la population totale du globe.

Jusqu'au Xe siècle environ, Paris a été peu de chose à côté de Lyon, Marseille ou Narbonne et la « petite ville » ne commence à sortir de son île qu'au moment où le commerce va lui donner un premier essor en s'établissant sur la rive droite, face aux ponts de la Cité.

Sur cette lancée, la ville s'accroît. Capitale politique, elle fait éclater ses enceintes, phénomène normal. Chaque roi a tenu, qui par un pont, qui par une place, à marquer son règne d'une amélioration ; il s'agit là d'art urbain, non point d'urbanisme dans le sens où nous l'entendons aujourd'hui.

Le chiffre de 500.000 habitants au début du XIXe siècle montre bien que si la ville était grande, elle n'était pas démesurée, puisque la France comptait alors 35 millions d'habitants. En gardant les mêmes proportions le Paris actuel, capitale d'un pays de 43 millions d'habitants, grouperait 750.000, voire un million de Parisiens, et non pas six millions comme c'est le cas.

Il semble que les choses aient commencé à évoluer lorsque, renonçant au pouvoir décentralisé des intendants, la Révolution, puis le Premier Empire, centralisent le pouvoir politique dans la capitale.

En cinquante ans, le destin de Paris se dessine, la volonté des deux empereurs l'engage sur la voie du gigantisme.

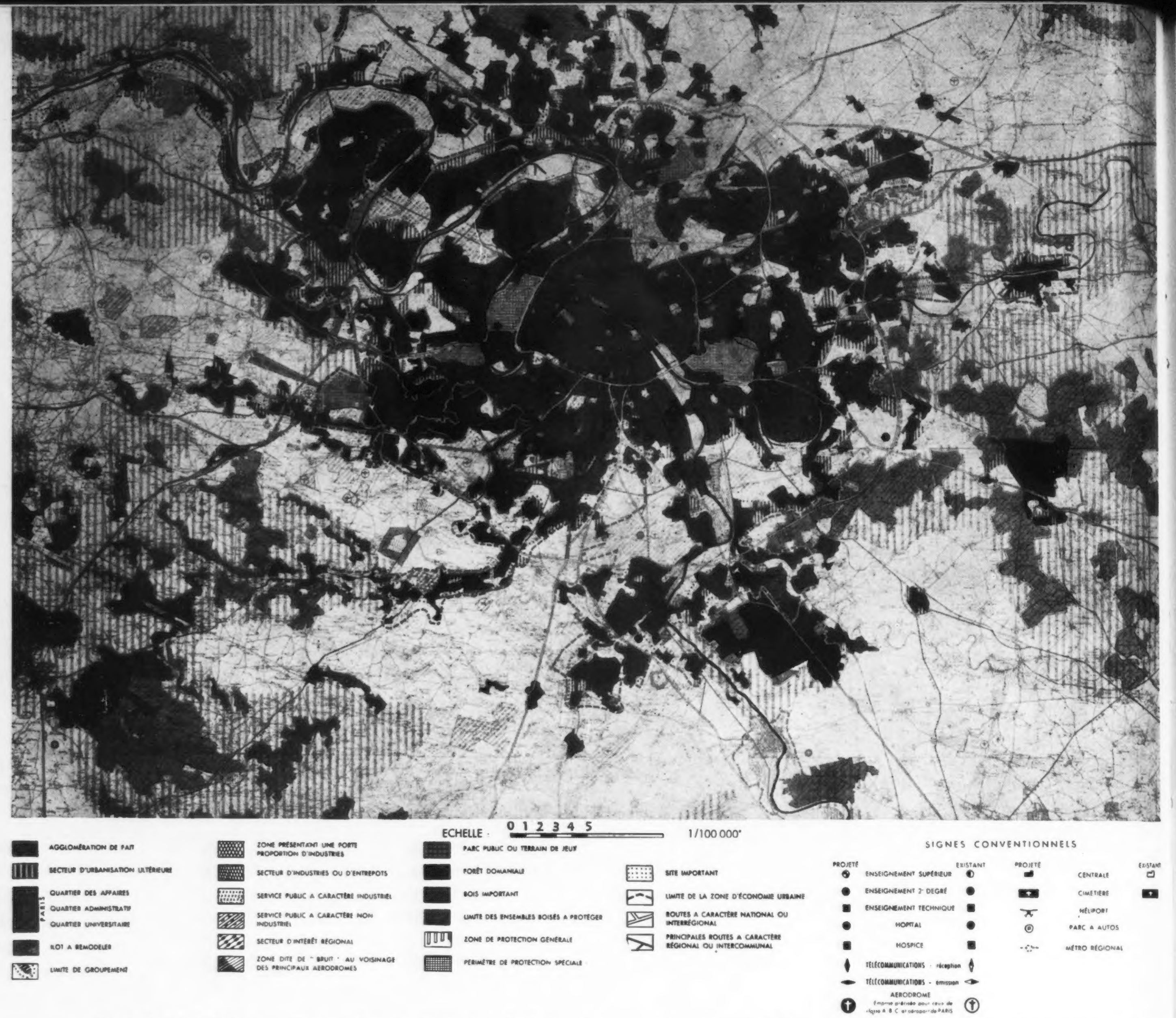
A la centralisation politique va s'ajouter, en effet, la centralisation industrielle que Napoléon III favorise par le tracé des premières lignes de chemin de fer, par les transformations profondes qu'il fait subir à Paris.

Certes, les opérations d'Haussmann vont lui donner un plan, une unité, de grands axes de circulation que lui envieront bien des villes françaises et étrangères où l'accroissement démographique a conduit à l'incohérence.

Mais, par contre, on peut regretter l'insuffisance d'une action qui permit à certains quartiers du Nord, de l'Est et du Sud, de voir se développer des zones d'habitation considérées aujourd'hui comme insalubres, où vint s'établir une population déshéritée, chassée de la capitale par la rénovation impériale : « A force de construire des maisons dans Paris, écrivait un journaliste de l'époque, on finira par le rendre inhabitable. »

La carte présentée ci-dessous exprime le développement anormal de la région parisienne, dû à la centralisation politique et économique amorcée au Premier Empire et renforcée sous Napoléon III. En noir : ville de plus de 100.000 habitants.





La fin du XIXᵉ siècle, par ailleurs, voit se développer le goût de la petite maison individuelle. Les forêts sont loties, les vieux noyaux urbains proches de Paris, englobés dans la prolifération des agglomérations de banlieue, finissent par former un tissu urbain continu, sans individualité, de Chelles à Colombes et d'Ecouen à Corbeil.

Ces lotissements couvrent, à l'heure actuelle, une superficie de 13.000 ha, soit près d'une fois et demie celle de Paris.

Entre 1900 et 1938, la Seine et la Seine-et-Oise augmentent de près de deux millions d'habitants, soit l'équivalent de la population totale des villes de : Marseille, Lyon, Bordeaux et Toulouse.

LE PROJET D'AMENAGEMENT DE 1939

Devant ce désordre croissant, les autorités responsables ont proposé et obtenu que soit établi, à partir de 1932, un premier plan d'aménagement pour la région parisienne, afin de coordonner les projets communaux d'embellissement et d'extension des villes, ordonnés par la loi de 1919-1924 aux communes en voie d'accroissement.

Elaboré de 1932 à 1935, déclaré d'utilité publique en 1939, ce projet visait à définir par le zonage un cadre à l'initiative privée et à réserver les emplacements nécessaires à la localisation des services publics et au tracé des voies de circulation.

A cet effet, il prévoyait :

— la détermination de périmètres d'agglomération conçus largement autour des ensembles déjà construits ;

— la limitation et le contrôle des constructions à l'extérieur de ces périmètres ;

— la protection des espaces libres principaux et des terrains nécessaires aux services publics ;

— un réseau de voies principales améliorées et, en particulier, d'autoroutes de dégagement.

Le projet de 1939 est, en outre, un point de départ puisqu'il a fait apparaître pour la première fois certaines notions comme celle de « périmètre d'agglomération », de « zone non affectée à l'habitation », ou de réserves pour « espaces libres » que ses auteurs réussirent à faire admettre malgré le manque de préparation des esprits à l'égard des problèmes généraux d'urbanisme.

Cependant, en raison de la législation rudimentaire de l'époque, il ne pouvait se présenter que sous un caractère négatif. Par ailleurs, l'absence de dispositions concernant le territoire de Paris et sa liaison avec les communes limitrophes constituait une lacune particulèrement grave.

Le problème des zones industrielles n'était qu'effleuré et les réalisations d'autoroutes furent pratiquement délaissées, à l'exception de l'autoroute de l'Ouest exécutée dans un but bien particulier.

Enfin, son application au moyen d'une réglementation rigide, a marqué, dès la fin de la guerre, les insuffisances d'un document qui manquait à la fois de la souplesse indispensable et d'éléments créateurs.

Si la conjoncture et les problèmes de l'époque expliquent facilement le sens et le but du plan de 1939, il n'en est pas moins apparu, et cela d'une façon rapide, qu'un projet régional devait faire face à des, tâches très différentes.

La mise en revision du plan d'aménagement de la région parisienne de 1939 et l'élaboration d'un document nouveau furent donc décidées en 1944.

Les études préliminaires firent apparaître la nécessité de définir, pour la région parisienne, une politique d'évolution intimement liée à une politique d'aménagement national et l'idée de la déconcentration industrielle apparut comme l'un des principes essentiels de cette politique que l'accroissement continu et rapide de l'ensemble de la région parisienne rendait de plus en plus urgent.

Dans le même temps, une série de problèmes nouveaux se faisaient jour, qui auraient obligé à une action puissante et coordonnée ; on peut citer entre autres : la construction d'immeubles collectifs qui se sont substitués au développement des lotissements, où ne se construisaient que des habitations individuelles.

PARIS ET LA RÉGION PARISIENNE

Ces immeubles implantés par ensembles de plus en plus importants : 100, 500, puis 1.000 logements ou plus, ne pouvaient se concilier, en banlieue surtout, avec une réglementation et un zonage destinés à la maison individuelle, d'où des dérogations successives aux dispositions en vigueur, une inadaptation des plans et des équipements collectifs prévus, à ces apports massifs de population qui transformaient la physionomie des communes.

La reconstruction du patrimoine économique et son expansion, l'augmentation du niveau de vie ont, par ailleurs, amené l'Etat (Travaux publics, Enseignement, Equipement général, Administration) à procéder à des travaux et à des investissements considérables.

Cet effort des pouvoirs publics, qui a marqué profondément l'agglomération, ne pouvait malheureusement pas être suffisamment dirigé et coordonné ; les textes réglementaires et les plans d'aménagement ne suffisaient pas, face aux vues divergentes des réalisateurs, à imposer l'orientation et la concentration de ces efforts sur un but unique.

LE PROJET D'AMENAGEMENT DE 1956.

C'est en s'efforçant de répondre à ces problèmes nouveaux que fut élaboré le projet directeur pris en considération le 12 janvier 1956. Ce projet directeur n'a jamais eu la prétention de régler tous les problèmes intéressant la région, mais de rechercher un règlement progressif des questions en fonction de leur importance et de leurs difficultés afin que des affaires d'une relative simplicité ne restent pas en instance jusqu'à ce que les plus complexes aient reçu une solution.

C'est ainsi, par exemple, que la division du territoire en zone d'économie urbaine et zone d'économie rurale a permis de définir dans cette dernière des règles simples de caractère classique permettant à un millier de communes environ de régler les questions courantes sans difficulté.

Dans la zone d'économie urbaine, s'enchevêtrent en revanche les problèmes les plus complexes et les plus graves.

Le projet directeur y a apporté une méthode de travail, ainsi qu'un schéma d'organisation et de prévision.

Cette méthode a porté ses fruits puisqu'elle a permis de cerner les problèmes sur le plan intercommunal et de faire comprendre aux populations et à ses représentants la nécessité où ils se trouvent de rechercher en commun des solutions aux situations qui se sont établies sans rapport avec les limites administratives, de grouper leurs efforts pour réaliser certaines installations que seules elles n'auraient pu ni justifier ni entreprendre.

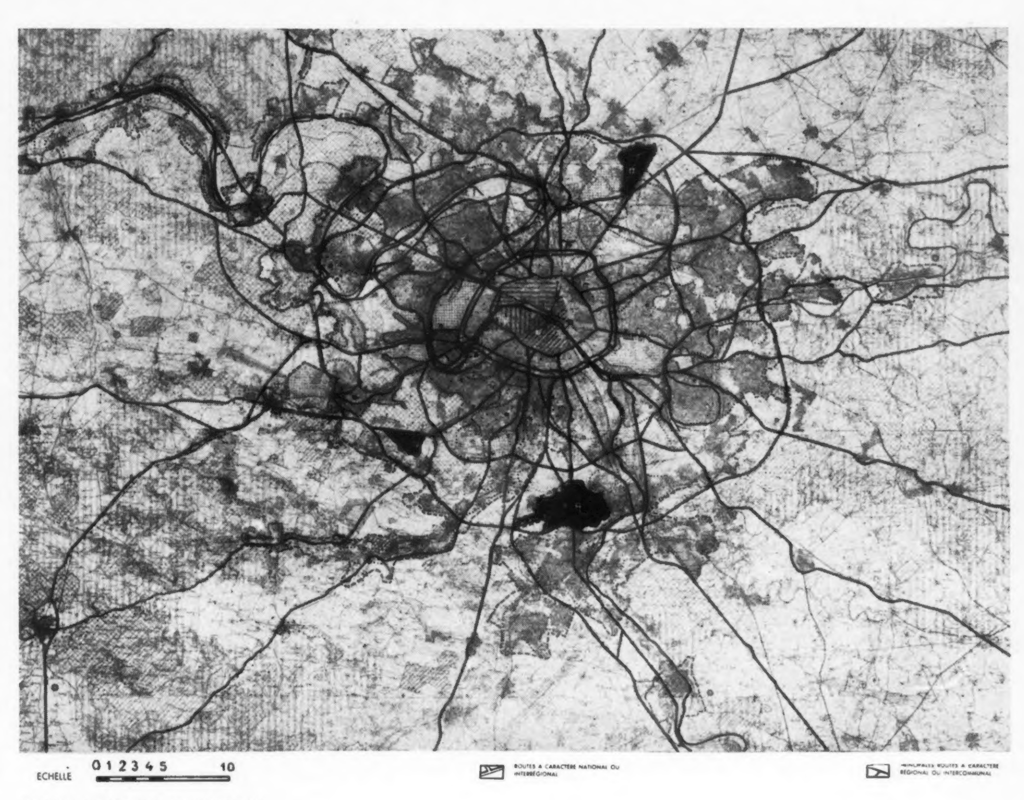
Par la figuration de secteurs intercommunaux, *le projet directeur a défini le contour d'études d'aménagement libérées du cadre trop étroit de la commune, mais il a surtout marqué la volonté de réorganiser et de structurer une banlieue indifférenciée* afin de redonner une certaine autonomie aux éléments qui la composent.

L'esprit nouveau introduit dans le projet directeur de la Région Parisienne de 1956 se manifeste plus largement encore dans les annexes techniques relatives aux équipements régionaux qui s'efforcent de préciser des plans à long terme et d'établir une coordination des investissements.

Enfin, en définissant les principes qui doivent présider à l'élaboration des plans partiels, rendus possibles par un décret de mai 1955, il tend à se libérer d'une procédure trop complexe et difficilement applicable sur l'ensemble de l'agglomération parisienne (1.380 communes à consulter).

En fait, on peut dire que le projet de 1956 marque une étape transitoire. Il garde de la conception de 1939 les notions de zonage, de réserves pour services publics, de réglementation de la construction dans la mesure où elles sont indispensables, pour assurer une unité de vue à l'occasion de toutes les demandes de construction présentées par les initiatives privées, mais il s'efforce aussi de marquer une volonté d'organisation de l'agglomération et de coordination des programmes propres aux services publics.

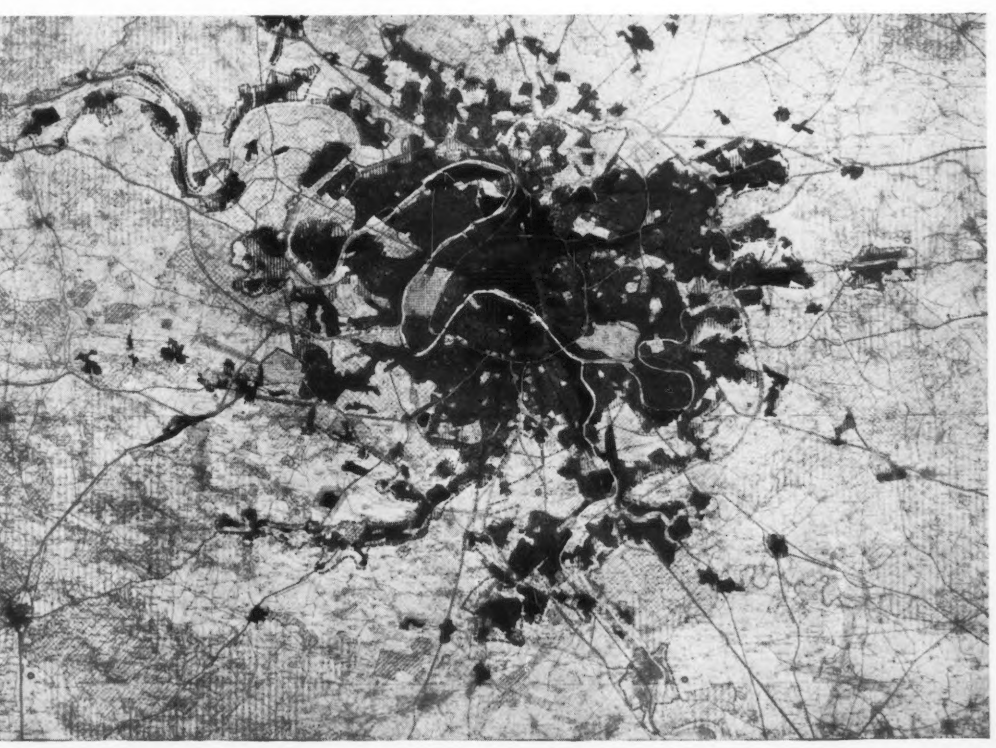
En page vis-à-vis : PLAN D'AMENAGEMENT DE 1956.
Le projet directeur a défini le contour d'études d'aménagement libérées du cadre trop étroit de la commune, mais il a surtout marqué la volonté de réorganiser et de structurer une banlieue indifférenciée.



CIRCULATION ET TRANSPORT.
On remarquera les routes à caractère national ou interrégional et les principales routes à caractère régional et intercommunal.

Pour les trois plans, les échelles sont indiquées en kilomètres.

ZONES D'HABITATION ET ZONES INDUSTRIELLES
Ce plan montre : en gris foncé, les zones d'habitation, en noir plein, les différents secteurs d'industries.
En noir plein : Services publics à caractère non industriel.







Document des Services d'aménagement de la région parisienne

NECESSITE D'UN DOCUMENT NOUVEAU.

Ainsi conçu, le projet d'aménagement de 1956 a marqué une étape en figurant déjà les principes directeurs de l'organisation de la Région Parisienne. Mais il ne pouvait dans le contexte de l'époque constituer un véritable programme d'action.

C'est ce programme qu'il convient aujourd'hui de proposer. Authentique contrat entre les services publics, élaboré avec eux, et revêtu de l'approbation gouvernementale, il doit coordonner dans le temps et l'espace l'action des pouvoirs publics.

La réalisation des grands équipements, la politique foncière, les programmes massifs de logements contribueront ainsi à faire entrer dans les faits les principes d'un aménagement régional inscrit dans le cadre d'une politique d'aménagement général du Territoire.

Un plan et un programme d'action nets et clairs doivent permettre au secteur public et au secteur privé de faire porter leurs efforts dans le même sens au lieu de les disperser sur la totalité du territoire de l'agglomération parisienne proprement dite.

— *Quels sont et quels peuvent être les principes généraux d'une politique régionale ?*

Il convient d'abord d'apporter des remèdes au déséquilibre, au sous-équipement, aux conditions de vie parfois déplorables dont souffre une partie de la population de l'agglomération parisienne. Cette préoccupation majeure doit, compte tenu des besoins aigus qui se manifestent à l'heure actuelle, orienter la politique d'investissement et de réalisation des pouvoirs publics.

Mais on ne doit pas oublier un des aspects essentiels de cette politique régionale : son intégration dans une politique générale d'aménagement du territoire.

Paris et le désert français et un certain nombre d'autres ouvrages ont amené les Français d'abord, les Parisiens ensuite, à se rendre compte du danger et des inconvénients que représente une agglomération disproportionnée par rapport au reste du pays.

Une politique d'aménagement de l'ensemble du territoire et de mise en valeur de certaines régions déshéritées se dégage peu à peu. En même temps est née et se développe l'idée que doit être freinée l'augmentation de la population de la Région Parisienne et que devrait être décentralisé un certain nombre des activités qui existent actuellement et qui ont toujours tendance à s'y rassembler ou à s'y développer.

Si des premiers résultats satisfaisants peuvent être enregistrés dans ce sens par une réduction sensible (plus de 50 %) entre 1955 et 1957 du nombre de mètres carrés de planchers à usage industriel construit chaque année dans la Région Parisienne, alors que ce nombre était presque doublé sur l'ensemble du territoire, il n'en est pas, hélas, de même en ce qui concerne *le mouvement de la population.*

L'EVOLUTION DE LA POPULATION DE LA REGION PARISIENNE DEPUIS 1954 ET SES CONSEQUENCES.

Sait-on, par exemple, que depuis le recensement de 1954, la population de la Région Parisienne a augmenté de *550.000 habitants* (soit plus de 130.000 habitants par an).

Du seul point de vue de l'habitat, cet accroissement absorbe pratiquement, si l'on veut faire un calcul volontairement simpliste et en supposant que chaque foyer représente 3,5 habitants (chiffre supérieur à la moyenne du foyer parisien) un volant de plus de 35.000 logements. Ceci explique que malgré un effort annuel de construction de 60.000 logements environ dans la Région Parisienne, c'est-à-dire le quart du programme français, la vétusté aidant et le renouvellement du patrimoine immobilier n'étant pas, ou n'étant que très partiellement assuré, la crise du logement s'aggrave.

Il faut donc que, sur ce point, soient définies des mesures extrêmement sévères dans tous les domaines pour freiner cet accroissement et, si possible, renverser la tendance.

QUELQUES EXEMPLES D'EQUIPEMENT DE LA REGION PARISIENNE.

Cette crise spectaculaire du logement qui est en fait le problème n° 1, aggravée par l'accroissement de la population, ne doit pas masquer la situation déjà catastrophique de la Région Parisienne en matière d'équipement.

Trois points particuliers peuvent l'illustrer :

La circulation, l'alimentation en eau potable et l'assainissement.

a) *La circulation.*

Dès que la circulation eut repris, après la guerre, à un niveau normal, elle s'est accrue à une cadence telle que les efforts faits en matière d'amélioration de la circulation : travaux d'élargissement, passages souterrains, etc., ne constituent que des palliatifs ; et cependant, c'est peut-être dans ce domaine que nous sommes le mieux adaptés aux circonstances, par comparaison à certaines villes étrangères.

b) *L'alimentation en eau potable.*

En revanche, faudra-t-il qu'arrive un jour, un grave accident et, éventuellement, une épidémie, pour que l'on comprenne qu'en fonction de l'accroissement de la consommation d'eau par tête d'habitant, les adductions d'eau sont à bout de souffle et que l'on est à la merci d'une véritable catastrophe ?

c) *L'assainissement.*

L'évacuation et le traitement des eaux usées d'une aussi grande agglomération ne sont réalisés qu'avec un retard de plus en plus grand sur les besoins, et on arrive à la constatation regrettable qu'en période d'étiage et en aval de Paris, le débit de la Seine, qui est de 30 m³, est composé de 10 m³ d'eau usée.

Vue aérienne de la région Sud de Paris où l'on peut voir les boulevards extérieurs, une partie du parc Montsouris, l'amorce de l'autoroute du Sud et la région de Bagneux, dont le cimetière occupe le centre du documents. L'imbrication des routes, des chemins de fer, des usines, des habitations, montre la complexité des problèmes à résoudre, mais les nouveaux groupes d'immeubles collectifs amorcent la restructuration qui n'apparaitra qu'au cours des prochaines années.



PARIS ET LA RÉGION PARISIENNE

LES PRINCIPAUX PROBLEMES ACTUELS.

Les 8 millions d'habitants de la Région Parisienne sont contentrés pour les trois quarts dans la partie centrale sur un territoire de 700 km².

Dans cette agglomération elle-même, Paris et les communes dortoirs limitrophes constituent une zone dense qui, par opposition à la « banlieue », groupent la plupart des activités tertiaires et des industries installées à la fin du siècle dernier dans la périphérie immédiate de la capitale.

Les vastes banlieues-dortoirs, entre cette partie centrale et le reste de l'agglomération, provoquent, au sein même de l'agglomération parisienne, un déséquilibre profond entre ces deux éléments.

Cette structure, qui est l'aboutissement d'une longue évolution, est à l'origine des maux dont souffre l'agglomération : vastes migrations alternantes, causes de fatigue, de perte de temps, source de coûteux et difficiles problèmes de transports et de circulation tant pour les collectivités que pour les particuliers. Est-il besoin de rappeler ici que le déficit des réseaux de transports de banlieue de la S.N.C.F. se chiffre actuellement à plusieurs dizaines de milliards ?

Hors de cette agglomération, au-delà d'une ceinture de bois et de forêts amenuisée par les destructions du siècle dernier, on trouve des agglomérations d'une importance secondaire, des villes comme Mantes, Meaux, Beauvais, Etampes, Creil, Senlis et Fontainebleau qui sont, en raison de l'attraction de la capitale, et malgré leur situation géographique favorable, des villes d'importance modeste. Dans certains cas, elles sont même devenues et ont perdu leur rayonnement passé comme Provins ou Poissy.

Le reste de la région parisienne constitue une *zone rurale* qui, contrairement à l'orientation générale de la partie centrale ,marque une très nette tendance à la stagnation ou au dépeuplement. De nombreux cantons de Seine-et-Oise ou de Seine-et-Marne, situés à moins de 60 km de Paris, sont stationnaires, certains ont perdu de 5 à 15 % de leur population de 1931 à 1954.

Les causes de cette situation sont les suivantes :

— diminution des besoins de l'agriculture en main-d'œuvre ;

— déficience des équipements matériels, sociaux et commerciaux ;

— niveau assez bas de certains salaires près de la très grande ville.

Toutes ces raisons incitent la main-d'œuvre à s'employer ailleurs et à quitter momentanément ou définitivement les communes à caractère rural.

Une politique propre à cette zone rurale doit être définie. Si l'on ne peut penser ramener dans ces communes la population qui les a quittées, par contre il faut chercher à maintenir celle qui s'y trouve et éventuellement à y faire venir une population urbaine qui n'a trouvé en ville que des conditions de vie décevantes.

Par un effort d'*aménagement et d'équipement de certaines localités bien choisies*, par une organisation des transports appropriée, par l'apport d'éléments indispensables à sa vie économique, c'est-à-dire par l'implantation dans certaines régions ou communes d'activités industrielles peu importantes et non gênantes, surtout si elles se trouvent dans des régions de tourisme ; par le développement des installations touristiques et la mise en valeur de certains sites ou promenades, on arrivera, à condition que toutes ces mesures fassent l'objet d'efforts constants et coordonnés, à maintenir un équilibre hautement souhaitable entre les zones urbaines et rurales de l'agglomération parisienne.

Ce n'est qu'à plus de 120 km de la capitale que l'on trouve, à peu près dans toutes les directions, des villes équilibrées, jouant ou pouvant jouer le rôle de véritables métropoles régionales : Amiens, Châlons, Orléans, Reims, Rouen, Troyes.

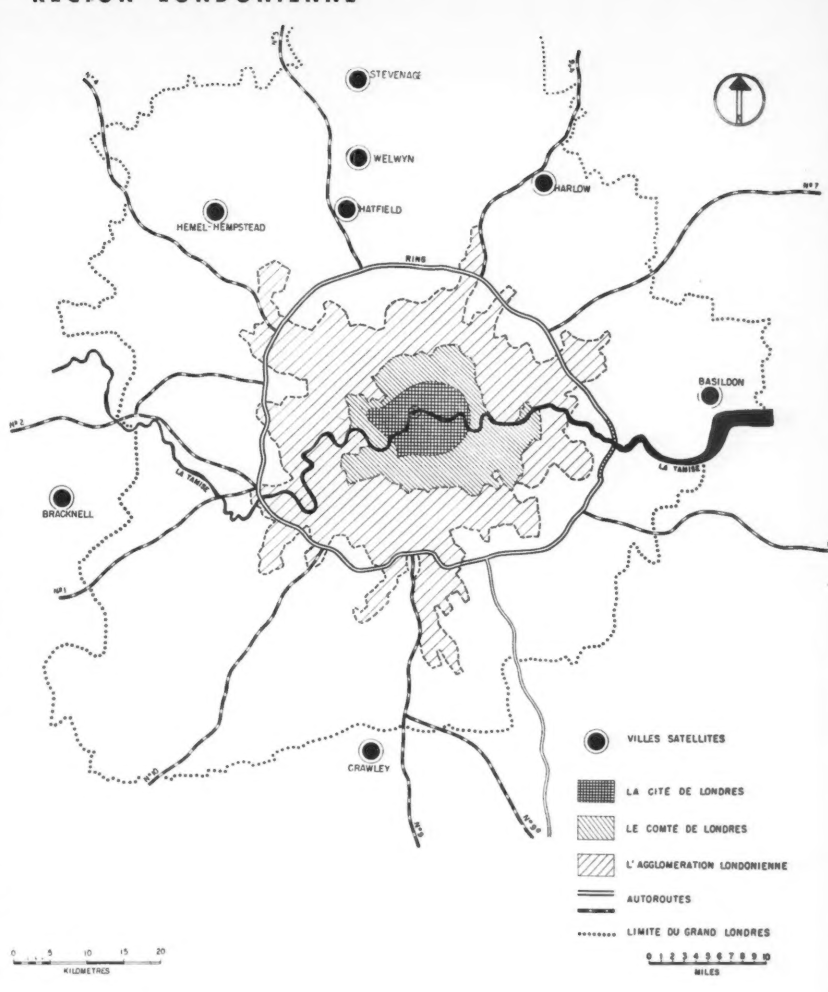
Telle est aujourd'hui la physionomie de Paris et de la région parisienne : agglomération centrale, gigantesque et déséquilibrée, entourée de villes satellites dont l'évolution est conditionnée par l'influence prépondérante de la capitale dans une zone rurale en stagnation ou *en régression.*

Parallèlement aux investissements en matière de logement, les quelques indications générales données plus haut sur l'insuffisance de l'équipement ont montré que les équipements généraux (alimentation en eau potable, assainissement, routes, transports, etc.) ou les équipements sociaux et culturels (hôpitaux, établissements d'enseignement, espaces verts, etc.) vont nécessiter un effort important.

Dans quel sens doit-on orienter cet effort ? Quelle politique doivent suivre en cette matière les pouvoirs publics ?

Les investissements massifs que cet ensemble de réalisations : logements et équipements de toutes sortes vont nécessiter, ne doivent pas, ne peuvent pas, être décidés sans que soit déterminée cette politique générale.

RÉGION LONDONIENNE



LES GRANDES LIGNES D'UNE POLITIQUE GENERALE.

Rappelons que l'hypothèse qui avait servi de base au projet de 1956 était la suivante :

« Le projet a été établi dans l'esprit d'une meilleure répartition de la population de cette région et d'un meilleur équilibre de ses activités. Il ne tend pas à l'extension et au développement de l'agglomération parisienne ou de sa région ni à l'accroissement de sa population. »

Les prévisions de ce plan avaient néanmoins réservé, après discussion, des possibilités permettant la localisation de près de 300.000 logements dans l'agglomération parisienne, en supposant que puisse être amorcée une politique de desserrement et de rénovation de la partie centrale trop dense, de réorganisation et de densification de la partie périphérique trop diluée.

Cependant la tendance des constructeurs à réaliser des opérations groupées de plus en plus importantes qui facilitaient une meilleure organisation des chantiers et la réduction des prix de revient, les a conduits, devant la pénurie de terrains, à s'éloigner de plus en plus de Paris au risque ainsi de faire, à l'occasion d'une politique d'ensemble de collectifs importants, certaines erreurs qui pourraient être considérables, sinon socialement plus graves que celles des lotisseurs de la période de 1919-1935.

Certains en sont venus à penser, à l'instar des pays étrangers, que l'on devait envisager des solutions nouvelles au problème de la Région Parisienne :

— *Doit-on envisager à quelque distance de Paris,* et à quelle distance, de véritables villes nouvelles ?

— *Doit-on envisager, orienter, encourager ou promouvoir* une politique de développement plus ou moins rapide des villes satellites existantes de l'agglomération parisienne ?

— *Doit-on envisager, dans certains axes* particulièrement bien choisis pour leur desserte routière et ferroviaire de la banlieue, le prolongement de la banlieue traitée sous forme de quartiers ou même de villes nouvelles ?

— *Doit-on concentrer l'effort sur certains secteurs* de l'agglomération parisienne, à l'intérieur de la zone d'ores et déjà urbanisée de cette agglomération en en faisant le point de départ de la rénovation de certaines parties et en contribuant ainsi à équiper et à restructurer la banlieue ?

Au moment où des décisions importantes doivent être prises par le Gouvernement dans ce domaine, il n'est pas inutile d'évoquer succinctement les avantages et les inconvénients des diverses possibilités qui peuvent constituer une politique d'aménagement régional.

A. L'HYPOTHESE DES VILLES NOUVELLES.

La construction de véritables villes nouvelles d'une importance qui, à l'exemple des solutions adoptées par les Anglais pour la décongestion de Londres, peut être fixée suivant les cas de 50 à 100.000 habitants, offre de nombreux avantages.

Elle apparaît, à première vue, particulièrement séduisante : le choix d'un site agréable, avec un certain relief, une rivière, des massifs boisés, la proximité de régions de valeur touristiques, le bon marché des terrains, la possibilité rapide d'exécution par une coordination soignée des équipements dans un terrain entièrement vierge, peuvent attirer tous ceux qui comprennent l'urgence d'un effort massif et spectaculaire en ce qui concerne le problème du logement dans la Région Parisienne.

Choisir plusieurs emplacements répondant à ces diverses caractéristiques dans une région aussi vallonnée et boisée qu'est la grande banlieue parisienne est chose relativement aisée. L'électrification des lignes de chemin de fer peut permettre de placer ces villes à 20 ou 45 minutes de Paris.

Par la création de telles villes, on allégera les problèmes parisiens en cristallisant sur ces pôles conçus comme des « villes modèles », où seront appliquées les conceptions les plus modernes de l'urbanisme, toute la poussée nouvelle de l'agglomération parisienne. Mais ceci suppose bien évidemment qu'aucun programme important de logement autre que la rénovation de l'habitat ne soit pratiquement réalisée dans cette agglomération. Pour faciliter la réussite des « new towns » anglaises, la reconstruction de Londres a été volontairement freinée.

La réussite de ces opérations suppose qu'un certain nombre de conditions soient simultanément remplies :

Il faut d'abord, pour la réalisation d'une ville équilibrée de 70 à 80.000 habitants, envisager la création simultanée de quelque 20.000 emplois correspondant à des activités diversifiées comportant une proportion importante d'activités tertiaires pour éviter la ville industrielle, des usines moyennes et variées pour éviter la ville-usine et pour pallier aux inconvénients graves qui pourraient naître de la localisation d'un seul genre d'activité.

Au fur et à mesure de la construction de ces quelque 15 à 25.000 logements, devraient être entrepris tous les équipements publics correspondants. Certains de ces équipements — ceux notamment relatifs à l'alimentation en eau potable et à l'assainissement — doivent être conçus dès le départ avec leur infrastructure complète ; ce qui implique, pour éviter la charge d'intérêts intercalaires considérables, une grande rapidité d'exécution pour la totalité des programmes envisagés.

Il faut y créer en même temps habitat et travail, car on doit éviter de façon absolue d'amorcer une cité-dortoir dont les habitants, en raison des facilités d'accès avec la Capitale, exerceraient leur activité dans celle-ci ou dans sa proche banlieue. Des habitudes se créeraient et, même au cas où des activités s'installeraient ensuite progressivement dans la ville nouvelle, celle-ci éprouverait une grande difficulté à trouver un équilibre et une vie normale.

Il n'est pas douteux qu'envisagée dans ces conditions, le déplacement simultané sur un ou plusieurs pôles précis de quelque 20.000 emplois secondaires et surtout tertiaires, dont la présence dans la Région Parisienne soit au suplus justifiée au regard de la politique générale du territoire, sera extrêmement difficile.

Il faut tout d'abord qu'une telle ville comporte à la fois des immeubles collectifs plus ou moins élevés, mais aussi une proportion importante de maisons individuelles qui correspondent en fait au goût d'un certain nombre de gens et qu'il sera indispensable d'offrir si l'on veut aboutir à une agglomération équilibrée et accueillante.

Aux risques graves que présenterait une réalisation incomplète ou partielle résultant de décisions trop hâtives, s'ajouterait incontestablement un inconvénient majeur aux yeux de ceux qui ont la charge de l'aménagement de l'agglomération parisienne : la création de ces cités nouvelles absorbera, il ne faut pas se le dissimuler, une part très importante — sinon la totalité — de l'effort d'équipement que les pouvoirs publics pourront consentir dans les prochaines années pour l'ensemble de la région et, de ce fait, elles risquent de freiner sinon d'arrêter complètement l'amélioration de la structure et de l'organisation de l'agglomération existante.

Aux problèmes urgents que pose cette agglomération et surtout sa banlieue, aux déséquilibres dont elle souffre, à ses besoins d'équipements aucun remède ne sera apporté par la création de villes nouvelles.

Les études que comporte obligatoirement une telle hypothèse (les Anglais l'ont étudiée pendant dix ans), la difficulté de réunir l'ensemble des éléments qui doit être une condition de leur réussite, la prise de possession préalable de la totalité des terrains pour éviter toute spéculation, la mise au point de tous les équipements, la coordination de leur planing, supposent d'assez longs délais qui ne permettent pas de considérer une telle solution comme susceptible de résoudre dans les prochaines années le problème de la Région Parisienne ; elle devrait cependant être très sérieusement étudiée pour être appliquée au cas où une politique générale d'aménagement du territoire ne permettrait pas d'ici cinq ans d'arrêter complètement l'accroissement de la grande agglomération parisienne.

Cette étude se devra d'être d'autant plus poussée que les cités satellites nouvelles, situées à près de 100 km. de Paris, auront beaucoup de mal à se dégager de son influence dominatrice et à conquérir une autonomie et un rayonnement, même limité, puisque les villes satellites existantes, pourtant séculaires, n'ont jamais pu l'obtenir et l'ont même, dans certains cas, perdus.

CRÉATIONS DE VILLES-SATELLITES SUR DE GRANDS AXES DE CIRCULATION



PARIS ET LA RÉGION PARISIENNE QUATRE PROPOSITIONS :

EXTENSION DE VILLES EXISTANTES



B. LE DEVELOPPEMENT DES VILLES SATELLITES EXISTANTES.

Un certain nombre d'agglomérations existent à des distances qui varient de 35 à 60 km. de Paris ; situées pour la plupart dans les vallées de la Seine, de l'Oise et de la Marne, elles se trouvent placées à des distances de la capitale comparables à celles qui ont été choisies pour les New Towns anglaises.

Elles ont évolué lentement au cours des siècles et groupent à l'heure actuelle des populations qui varient de 15 à 40.000 habitants.

Un développement important de ces villes peut être envisagé comme un des éléments d'une politique de l'aménagement régional. Mais il ne faudrait pas que leur accroissement volontaire vienne contrarier une politique d'aménagement du territoire en offrant aux industriels qui quitteraient l'agglomération parisienne des possibilités de rester dans l'orbite de la capitale.

D'autre part, proposer un programme massif de construction qui aurait pour conséquence de doubler ou de tripler brutalement la population de ces agglomérations, c'est, dans une certaine mesure, s'exposer à rencontrer des inconvénients analogues à ceux des cités nouvelles.

Une discrimination est à faire cependant pour certaines d'entre elles situées suffisamment loin de l'agglomération parisienne pour qu'on puisse espérer échapper, en partie tout au moins, à son influence. A ce point de vue, la situation de Beauvais et de Montereau mérite une attention particulière ; il est de même de celle de l'agglomération mantaise et de l'agglomération creilloise, situées respectivement dans les vallées de la Seine (en aval de Paris) ou de l'Oise, où un développement des activités industrielles s'est affirmé à tort ou à raison depuis la guerre ; dans la vallée de la Seine par le développement de l'industrie automobile ; dans la vallée de l'Oise par le développement de l'industrie métallurgique.

Si les villes de Fontainebleau, de Chantilly, de Senlis, de Rambouillet, par leur site, leur caractère, leurs forêts sont incontestablement des villes de résidence et de tourisme, celles de Melun, de Meaux, d'Etampes et, plus près de Paris, de Corbeil, de Persan et de Pontoise doivent être considérées comme des agglomérations dans lesquelles un développement naturel peut être admis, conduit ou orienté sans qu'il soit nécessaire de le « pousser ».

Au total, ces *villes* périphériques permettraient dans un programme de quelques années (5 ou 10 ans) de recevoir 50.000 logements réservés à une population quittant Paris et trouvant sur place un travail constitué par l'apport simultané d'industries qui quitteraient l'agglomération parisienne sans aller hors de la région parisienne.

On éviterait ainsi un déséquilibre trop grand dans les structures anciennes et on bénéficierait d'une adaptation progressive en partant d'une structure urbaine existante et solide.

La comparaison entre les villes anglaises de Hamel et Hempsted et de Harlow est à ce point de vue très symptomatique, puisque la première d'entre elle provient d'une agglomération de 20.000 habitants et s'est adaptée, d'après les autorités britanniques elles-mêmes, beaucoup plus facilement que celles créées de toutes pièces.

En tout état de cause, le nombre de logements ainsi possibles dans le cadre d'un plan de dix à quinze ans ne peut absolument pas être considéré comme correspondant à la solution du problème de l'agglomération parisienne, mais simplement comme l'un des éléments de cette solution.

C. L'EXTENSION LE LONG DES GRANDS AXES DE CIRCULATION :

La tendance normale du développement de l'agglomération parisienne, depuis plus d'un demi-siècle, a été une extension progressive radio-concentrique avec des prolongements tentaculaires plus ou moins développés le long des voies de chemin de fer. Cette tendance s'affirme à nouveau autour des points d'arrêt en raison de l'électrification des voies ferrées qui réduit les temps de transports vers la Capitale. Mais aux lotissements de maisons individuelles ont tendance à se substituer des groupes d'habitations collectives qui, s'ils sont trop importants, risquent d'être de véritables cités-dortoirs qui ne résoudraient en rien les problèmes posés par l'aménagement de la banlieue. Les migrations alternantes entre le domicile et le lieu de travail seront accrues et l'équipement d'une agglomération déjà trop distendue risque d'être sérieusement aggravé par ces extensions nouvelles. Sans doute pourra-t-on y incorporer de nouvelles zones d'activité pour diminuer ces migrations ; mais n'est-ce pas toujours alors abandonner à son sort la « banlieue » ?

Grossir, avec des quartiers d'habitations nouveaux, le lotissement particulièrement mal placé de Goussainville dans la plaine de France constituerait une grave erreur, peut-être socialement plus grave que certains lotissements d'avant-guerre.

Une autre forme de développement le long de certains axes peut être également envisagée en proposant la création d'une véritable ville nouvelle soudée à l'agglomération existante en un ou plusieurs points de sa périphérie, ville dans laquelle une structure complète pourrait être pensée en espérant qu'elle sera un jour un pôle d'attraction d'une partie de la banlieue existante, qui pourra ainsi vivre dans ce nouveau noyau urbain et non plus dans le noyau central de l'agglomération.

La somme de volonté, d'esprit de suite qu'il faudra réunir et maintenir dans la même direction pendant de nombreuses années n'est-elle pas trop ambitieuse dans un pays où les réalisations les plus importantes des dernières années n'ont pu être (à une exception près, menées à bien, et encore s'agissait-il d'une région particulièrement bien située, celle de la Défense) dans une telle ligne de conduite.

Cette forme d'accroissement de la banlieue parisienne ne risque-t-elle pas, en fait, de conduire tout droit à une extension linéaire de l'agglomération, même si on y adjoint un centre vivant et un certain nombre de zones d'activités industrielles ou autres.

D. LE REAMENAGEMENT ET LA RENOVATION DE LA BANLIEUE

On peut penser que le meilleur moyen de réaménager et de rénover la banlieue parisienne, en la dotant d'un équipement satisfaisant, serait de l'ossaturer par une organisation judicieuse, une implantation réfléchie du logement et du travail, une organisation des transports revue en fonction de structures nouvelles de telle manière que cette agglomération de plusieurs millions d'habitants ne soit plus une banlieue mais un groupe de noyaux urbains plus ou moins importants, semi-indépendants, ayant chacun leur personnalité et capables, dans une certaine mesure, d'équilibrer l'attraction de Paris, sauf, bien entendu, en ce qu'il a d'exceptionnel (Gouvernement, Enseignement supérieur, Arts, Haute-Mode, etc.).

On arriverait ainsi à créer des centres urbains nouveaux qui pourraient réunir et regrouper des activités des secteurs tertiaires de Paris ainsi que certaines catégories d'industries susceptibles d'être regroupées par affinité.

Ainsi, tout en diminuant les pointes de transports sur Paris, on faciliterait grandement le problème des transports en commun et de la circulation générale, tout en donnant une véritable âme nouvelle à certaines régions qui seraient fières de leurs particularités comme l'ont été autrefois certaines villes de France.

Une telle solution rationnelle, logique, se heurte — personne n'en doute — dans l'état actuel des choses et notamment dans l'organisation administrative de la Région Parisienne, à des difficultés importantes. Elle ne pourrait se réaliser que sur des superficies très importantes, de l'ordre de 500 à 2.000 hectares, qui appartiennent déjà à l'Etat ou qu'il faudrait acquérir en bloc pour en prévoir et en conduire l'organisation rationnelle.

Certains emplacements compris dans l'agglomération parisienne telle qu'elle est inscrite sur le sol, bien qu'occupés actuellement par des installations qui ne sont peut-être plus à leur place, se prêteraient à de semblables réalisations. Il n'est pas douteux cependant que des options importantes doivent être prises sur ce point à l'échelon gouvernemental.

Tout en réservant très soigneusement ces possibilités, en les étudiant dans le détail, il est indispensable, dans les prochaines années, de poursuivre à une échelle sans doute beaucoup plus modeste et tout de même efficace une politique de rénovation sur le plan intercommunal, rénovation dont le point de départ peut être la réalisation d'ensembles plus ou moins importants (de 1.000 à 7 ou 8.000 logements) accompagnés de secteurs d'activités, d'un équipement social, culturel et sportif indispensable, tant pour les nouveaux logements que pour les communes situées dans un rayon de quelques kilomètres autour de Paris dans lesquelles cet équipement n'existe pas.

Sans doute objectera-t-on que l'on risque de « boucher » les derniers vides existant dans l'agglomération, tandis qu'un certain nombre de quartiers resteront, à côté, insuffisamment denses ; mais n'est-ce pas aussi un moyen de suggérer aux intérêts privés une meilleure utilisation et une rénovation progressive de ces quartiers de banlieue, au fur et à mesure que l'état d'ancienneté des pavillons permettront sur le plan économique de l'envisager ? Il est assez frappant de constater que certains quartiers de Paris sont actuellement en complète transformation alors que l'état de la construction aurait pu laisser supposer qu'ils étaient cristallisés dans leur situation ancienne.

Si cette rénovation partielle, prise à l'échelle de la commune ou des groupes de communes, arrive progressivement à certains résultats tout en répondant aux problèmes urgents qui se posent dans la Région Parisienne, on peut penser qu'elle aura préparé la voie aux réalisatons et aux aménagements autour de noyaux urbains plus importants, comme on l'indiquait précédemment. Mais il faudrait lier impérativement ces opérations de construction d'ensembles habitat-travail à la démolition et à la rénovation de certains emplacements de Paris de manière qu'au total, la Capitale ne fasse pas les frais de l'opération et que des dizaines de milliers de taudis continuent à y subsister, sinon même à augmenter.

Une telle hypothèse, incontestablement beaucoup moins spectaculaire que les précédentes, paraît cependant celle qui puisse se réaliser progressivement sans trop de heurts dans le fonctionement des collectivités locales et sans bouleversement des structures administratives ; c'est aussi celle qui permet d'utiliser au mieux les équipements et les infrastructures existants, tout en les améliorant progressivement ; elle est sans doute aussi la plus économique au sens complet du terme.

CONCLUSION

L'exposé des différentes hypothèses qui peuvent être proposées pour une solution rationnelle des problèmes de l'Aménagement de la Région Parisienne dans les prochaines années, permet de constater qu'elles présentent toutes des avantages et des inconvénients.

Chacun selon son tempérament, son genre d'activité, son optique de l'avenir, pourra prétendre que telle ou telle de ces hypothèses est celle que l'on doit retenir.

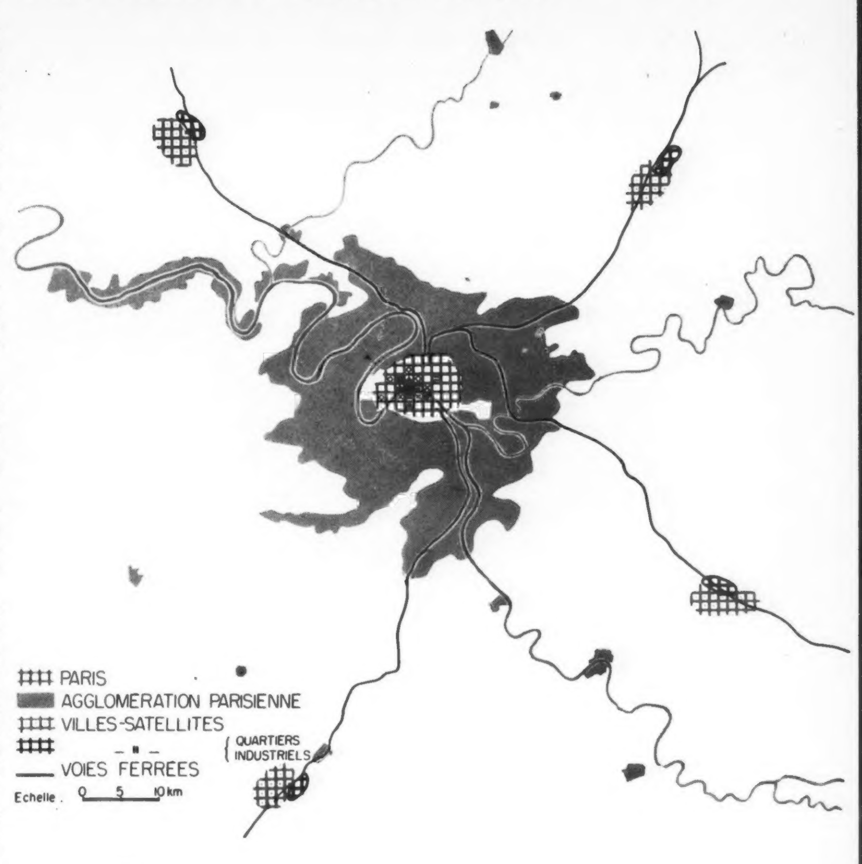
Cependant, s'il est une matière dans laquelle on doit éviter des improvisations hâtives au hasard de telle ou telle suggestion : un site agréable ou une offre d'acquisition amiable, c'est bien celle de l'implantation de plusieurs centaines de milliers de logements.

Le choix est difficile en raison des répercussions prévisibles, ou, au contraire, moins apparentes que les administrateurs responsables ne peuvent pas ne pas prévoir.

Le Gouvernement est en train de définir une politique d'Aménagement du Territoire dont on peut espérer qu'elle augmentera les résultats déjà acquis et renversera la tendance à l'accroissement de la Région Parisienne ou tout au moins en assurera la stabilisation.

Il ne faudrait pas que les décisions prises immédiatement dans la Région Parisienne en raison de l'acuité des problèmes, viennent en contrarier les effets.

CITÉS NOUVELLES A PROXIMITÉ DES GARES



RÉORGANISATION DE LA BANLIEUE AUTOUR DE NOYAUX URBAINS



Le réseau actuel comprend un éventail de routes nationales, qui rayonnent autour de Paris. Les relations directes entre les villes de la périphérie n'existent pour ainsi dire pas, faute de bonnes voies de rocade.

En dehors de la R.N. 186, imparfaitement fermée et de largeur insuffisante sur de nombreuses parties de son tracé, il n'existe que des éléments de rocade isolés ou mal reliés entre eux. Par conséquent, tous les véhicules en transit sont drainés vers Paris, où ils accroissent la congestion du trafic.

Le tracé des routes de la Région Parisienne comporte plusieurs sections de caractère différent :

— un tronçon de caractère urbain dans l'agglomération parisienne. La présence de la route a fixé l'ancien noyau urbain et des localités importantes s'y échelonnent, où se superposent la circulation de transit et un trafic local très actif ;

— un tronçon de caractère rural, marqué par la traversée, généralement étroite et sinueuse, de petites agglomérations ;

— à 30 ou 50 km de Paris, un nouveau tronçon urbain dans des villes en cours de développement (Creil, Melun, Etampes, Mantes, Pontoise, Persan-Beaumont). Les voies y sont généralement mal adaptées à la circulation automobile et encombrées par un trafic local en voie d'accroissement ;

— au-delà un nouveau tronçon rural.

Les agglomérations tirent aujourd'hui plus d'inconvénients et de dangers que de profits d'une circulation qui, nuit et jour, les traverse sans s'y arrêter et entrave les relations et la vie locale.

Les usagers de la route, d'autre part, souffrent de la traversée de ces agglomérations aux voies trop souvent étroites et sinueuses avec des carrefours sans visibilité, encombrées par des véhicules en stationnement, qui sont un obstacle à l'écoulement normal du trafic de transit.

Des nécessités impérieuses s'imposent :

— décongestionner les tronçons urbains des grandes routes par la création de nouvelles radiales ;

— créer des voies de rocade pour détourner du centre de Paris le trafic de transit et faciliter les relations directes d'une agglomération à l'autre ;

— spécialiser les voies, autoroutes et voies expresses pour la circulation rapide et de transit, voies ordinaires pour la circulation locale.

De plus la crculation se développant d'une façon continue et son évolution faisant apparaître certains axes particulièrement chargés, les Services du Ministère des Travaux Publics ont été conduits, récemment, à envisager la mise en service dans un proche avenir, d'autoroutes de jonction sur de longs parcours, dont la réalisation s'effectuerait par tranches.

L'AUTOROUTE DU SUD

Cette opération, en raison de l'urgence de sa réalisation, due notamment aux nécessités d'une desserte rapide de l'aéroport d'Orly, a fait déjà l'objet, par rapport au projet régional de 1939, d'un modificatif approuvé par décret du 19 décembre 1952.

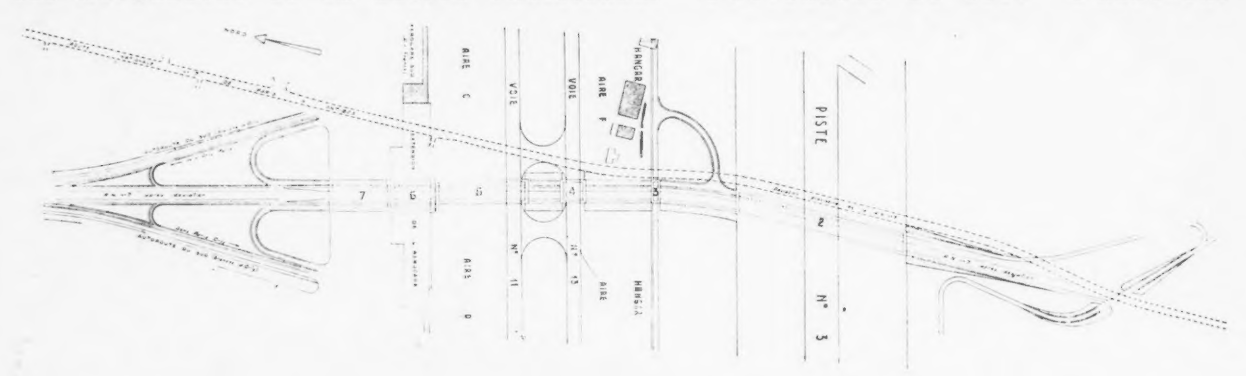
Quatre branches y sont prévues ; la première se raccordant sur la R.N. 20 à hauteur de Longjumeau, la seconde sur la R.N. 7 à hauteur de Ris-Orangis, la troisième desservant directement l'aéroport d'Orly, la quatrième rejoignant au sud de Choisy-le-Roi le prolongement de la R.N. 305 et de là, mais n'ayant plus le caractère d'autoroute, la R.N. 5 en forêt de Sénart. Quant à l'arrivée sur Paris, elle s'effectue par une première branche, à hauteur de l'église de la Cité Universitaire, avec raccordement à la rocade périphérique. Enfin et pour réserver plus largement l'avenir, une seconde arrivée en direction générale de la Porte d'Italie, reprenant sensiblement un tracé du projet de 1939, est maintenue.

A ce jour, l'exécution des travaux entre la Cité universitaire et la R.N. 20 est très avancée. Par contre, aucune décision n'a encore été prise sur la pénétration évenutelle dans Paris, vers la place Denfert-Rochereau, dont l'examen a fait l'objet d'importants débats devant le Conseil Municipal de Paris.

En ce qui concerne la quatrième branche, celle-ci, à la suite de la demande récente du Ministère des Travaux Publics ne doit plus avoir le caractère d'autoroute, elle doit être traitée en voie routière normale.

Un décret du Ministre des Travaux Publics du 3 octobre 1958 a déclaré d'utilité publique la réalisation du tronçon Corbeil-Nemours.

LES AUTOROUTES DE LA RÉGION PARISIENNE. L'AUTOROUTE DU SUD. L'AÉROPORT D'ORLY.



Ci-dessus : Plan d'ensemble de la traversée routière de l'aéroport d'Orly.

Ci-contre : Raccordement de l'autoroute du Sud au boulevard périphérique, près de l'église de la Cité Universitaire ; au second plan : traversée de Gentilly et d'Arcueil vers la vallée de la Bièvre.

En page vis-à-vis : Vue d'ensemble de l'aménagement de l'aéroport d'Orly ; à droite, les pistes d'envol ; à gauche, la déviation de la R.N. 7. Dans l'avenir, Orly sera relié directement à l'autoroute du Sud.



Photo R. Durandaud

Documents Aéroport d'Orly Photo « Compagnie Aérienne Française »

L'AUTOROUTE DU NORD

Là, encore, il s'agit d'une autoroute de jonction, justifiée par les échanges importants — notamment par poids lourds — entre le bassin parisien et la région lilloise où un tronçon de 19 km de long est déjà en exploitation. Venant du Nord, l'autoroute pénètre dans la région parisienne en franchissant l'Oise à l'Est de Pont-Sainte-Maxence, elle passe à l'Est de Senlis et se développe parallèlement à la RN 17 à travers la forêt d'Ermenonville, selon le tracé étudié par le Ministère des Travaux publics et déjà adopté en 1948 à l'occasion de son examen devant le Comité National d'Urbanisme, malgré les critiques alors formulées par les représentants de l'Administration des Eaux et Forêts et du Domaine de l'Institut de France à Chantilly. Après avoir desservi au passage l'aérodrome du Bourget, elle aboutit à la porte de Paris à Saint-Denis. De ce point, un éclatement de la circulation s'effectuera par la RN 1 et la RN 310 A, dont l'amélioration se fera conjointement avec l'autoroute.

Une branche Est se détachant à hauteur de l'aéroport du Bourget et qui, à partir de la RN 186, se prolonge vers la porte de Bagnolet par une grande voie urbaine, permet par ailleurs des liaisons nouvelles avec les secteurs Est et Sud de la banlieue parisienne.

L'AUTOROUTE DE L'EST

Ce projet avait soulevé, en 1935, de nombreuses protestations, en raison des difficultés de réalisation dans le département de la Seine et des atteintes qu'elle portait au site des bords de la Marne. Il fut abandonné à la suite d'une décision du Secrétariat d'Etat aux Communications, en date du 27 novembre 1942.

La nécessité d'améliorer les sorties Est de la capitale s'impose toutefois avec autant d'acuité que pour les autres secteurs.

Actuellement les études sont reprises et la future autoroute de l'Est prolonge la voie existante réalisée sur l'ancien canal Saint-Maurice, en direction du Tremblay et du plateau de Champigny.

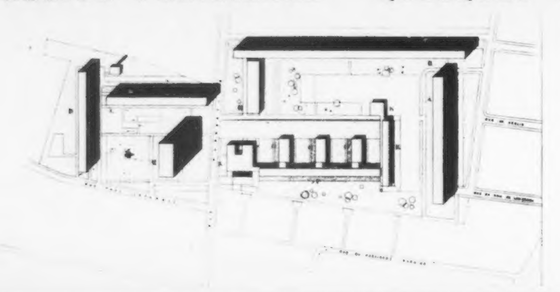
Par ailleurs, une autre liaison est également prévue dans le plan des futures autoroutes établi au Ministère des Travaux publics. Elle prolongera l'antenne de Bagnolet en direction générale de l'Est, par le plateau d'Avron.







RÉGION PARISIENNE   QUELQUES GRANDES RÉALISATIONS EN COURS



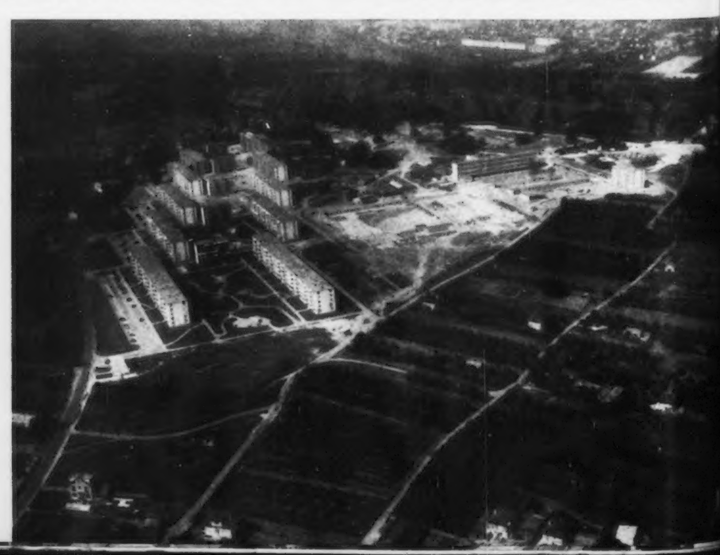
Plan de Stain

La Société Centrale Immobilière de la Caisse des Dépôts et Consignations a entrepris, depuis 1955, la construction d'un grand ensemble qui sera réalisé par étapes successives et comprendra, en totalité, 6.000 logements économiques et tous les éléments complémentaires prévus pour une population de 35 à 40.000 habitants. Le terrain est délimité, au Nord par la rocade interurbaine, à l'Est par la ligne de chemins de fer, à l'Ouest par la Nationale n° 16 ; au Sud les deux premières tranches sont déjà réalisées, l'une de 400 logts, l'autre de 1.100.

Des solutions particulièrement intéressantes ont porté sur le problème des circulations : tracé d'un grand maillage de 400 × 400 m environ, indépendant des voies de circulation rapide, tracé d'un réseau de circulations intérieures pour les voitures sur la trame de 400 × 400, complété par un vaste parking. L'accès des voitures sera interdit au centre des îlots, l'accès aux immeubles étant réservé aux piétons. Un parking de 4.000 voitures a été prévu.

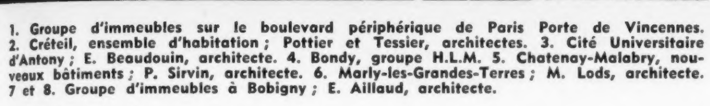












1. Groupe d'immeubles sur le boulevard périphérique de Paris Porte de Vincennes. 2. Créteil, ensemble d'habitation ; Pottier et Tessier, architectes. 3. Cité Universitaire d'Antony ; E. Beaudouin, architecte. 4. Bondy, groupe H.L.M. 5. Chatenay-Malabry, nouveaux bâtiments ; P. Sirvin, architecte. 6. Marly-les-Grandes-Terres ; M. Lods, architecte. 7 et 8. Groupe d'immeubles à Bobigny ; E. Aillaud, architecte.

1|2|3|4
5|6|7|8

En page de gauche au centre : Vue d'ensemble de deux chantiers importants : au premier plan, groupe d'immeubles à Stains ; J. Dubuisson, architecte. Au second plan, les premières tranches de travaux réalisés du grand ensemble de Sarcelles dont le plan général est publié ci-dessous ; Boileau et Labourdette, architectes.

SARCELLES

BOILEAU ET LABOURDETTE ARCHITECTES

Plan d'ensemble de Sarcelles : A. L. O. P. O. F. A. B. L. E. F. C. H. L. M. D. H. L. M. E. Tour L.E.F. F. Tour H.L.M. P. Parkings. 1. Chaufferie. 2. Centres commerciaux. 3. Groupe scolaire. 4. Salle des Fêtes. 5. Cinéma. 6. Centre social principal. 7. Super market. 8. Mairie. 9. Bureaux. 10. Garage. 11. Hôtel des Finances. 12. Poste. 13. Centres sociaux. 14. Centre paroissial. 15. Club. 16. Maison des Jeunes. 17. Clinique. 18. Gendarmerie. 19. Caserne de pompiers. 20. Parc central.







Vue aérienne : au premier plan, à droite, la ligne de chemin de fer Paris-Cherbourg ; au premier plan, à gauche, les bois de Rosny avec les hangars du camp d'aviation. Au second plan, la R.N. 13 de Paris à Cherbourg. Au centre, le terrain d'aviation sur lequel se situe le nouvel ensemble.

MANTES-LA-JOLIE - GRAND ENSEMBLE DU VAL FOURRÉ

RAYMOND LOPEZ, ARCHITECTE

MICHEL HOLLEY, ARCHITECTE-ASSISTANT

La postion géographique de l'agglomération mantaise, son constant et harmonieux développement économique, celui de ses installations industrielles et administratives ont donné à la ville de Mantes une place de premier plan dans le programme d'aménagement de la région parisienne. La facilité des liaisons ferroviaires, routières et fluviales avec la capitale, la création d'une nouvelle zone industrielle équipée et prête à recevoir de nouveaux établissements, sont autant de facteurs qui favorisent encore cette expansion dans le cadre de la politique de décentralisation industrielle.

La création d'un « grand ensemble » à l'Ouest de l'actuelle agglomération, au lieudit « Le Val-Fourré », assurera le développement normal de la ville par adjonction d'une cellule urbaine de 7.000 logements, propres à accueillir 25.000 habitants.

Bénéficiant du support de la ville actuelle, le « grand ensemble » comportera tous les équipements que permettent les opérations d'urbanisme de cette envergure.

Le terrain, d'une surface totale de 145 hectares.

Présentant une légère déclivité vers la Seine, il est traversé au Sud par la RN 13.

Le projet élaboré par Raymond Lopez prévoit cinq « quartiers » groupant de 800 à 1.500 logements, chacun se développant autour du centre de vie qui groupe les équipements commerciaux, sociaux et culturels.

Neuf groupes scolaires de 30 classes, placés en bordure des « quartiers » et entourant le centre, peuvent recevoir 10.500 élèves.

Les équipements scolaires sont complétés par la construction d'un nouveau lycée et d'une école nationale d'enseignement technique (face au stade de la Demi-Lune).

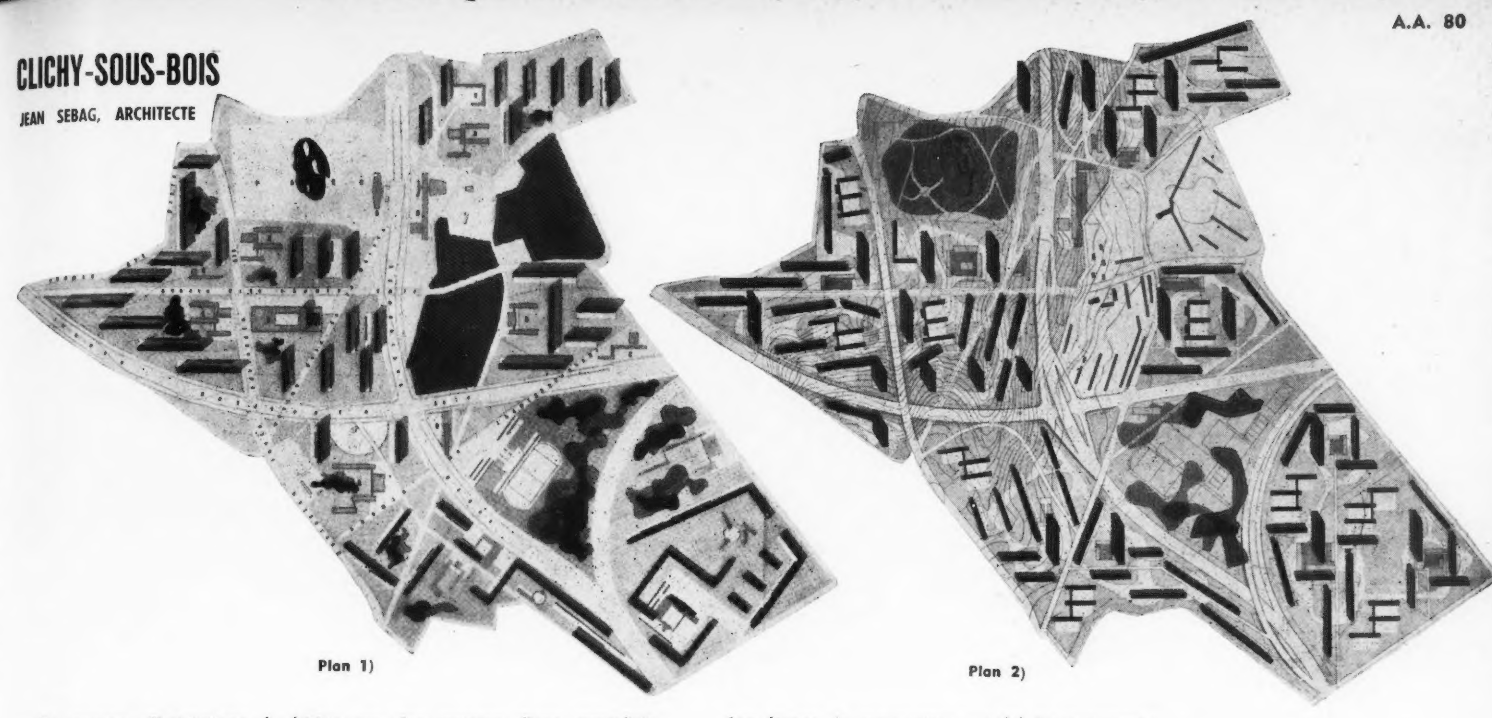
Chacun des cinq « quartiers » comporte également son propre centre commercial, équipé pour faire face à tous les besoins courants de ses habitants et leur évitant des déplacements supérieurs à 500 mètres.

Une ceinture routière raccordée au Sud à l'autoroute en cours de réalisation et au Nord-Ouest à la voirie de la ville actuelle permet l'accès des véhicules, « par l'extérieur » aux voies de desserte des immeubles et aux parkings.

Maquette : au premier plan, en bas, la zone industrielle, puis la ligne de chemin de fer Paris-Cherbourg ; un premier quartier entre cette ligne et la R.N. 13 de Paris à Cherbourg ; à gauche, les bois de Rosny ; au centre, les quatre autres quartiers ; en partie haute, la sablière aménagée en parc, puis la Seine.

CLICHY-SOUS-BOIS

JEAN SEBAG, ARCHITECTE



Plan 1)

Plan 2)

Ce groupe d'habitations à édifier sur des terrains d'une superficie totale de 120 ha, comprend 7.000 logements environ, répartis sur les deux communes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

Les études comportent plusieurs étapes de composition; elles ont dû tenir compte de la traversée des espaces par trois liaisons routières.

Ces sujétions ont gêné l'unité de composition recherchée.

De plus, ce programme devant être réalisé par des sociétés privées et par étapes, des unités partielles d'habitation ont dû être envisagées, présentant par elles-mêmes un fonctionnement indépendant.

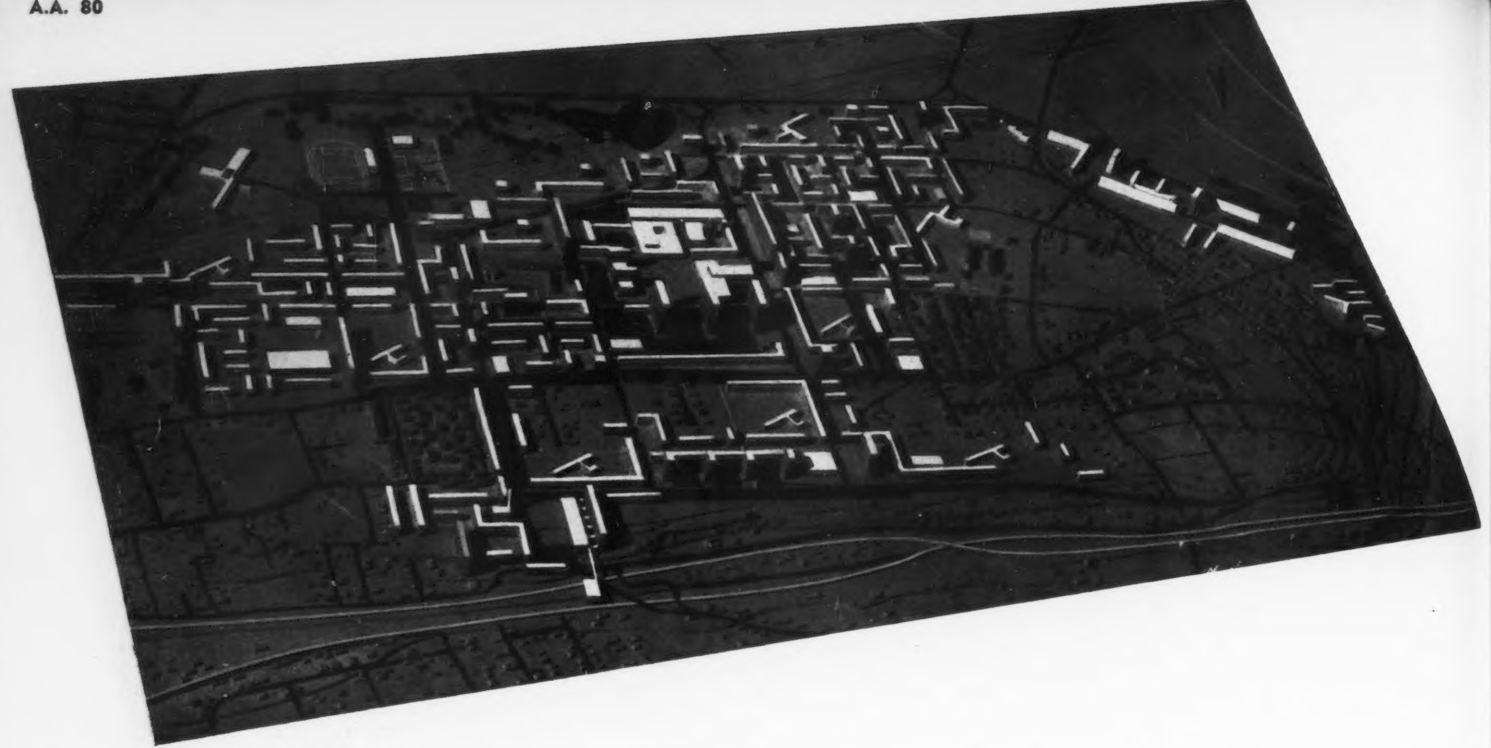
Les étapes de composition ont été les suivantes:

Plan 1. — Composition rigide avec uniquement des bâtiments de dix étages sur rez-de-chaussée à direction générale Nord-Sud.

Plan 2. — Composition d'immeubles de 4 étages et d'immeubles de 10 étages. Les immeubles de 10 étages tous orientés Nord-Sud. Les immeubles de 4 étages, par contre, en longues bandes suivant rigoureusement les lignes de niveau.

Plan 3. — Même principe de composition que ci-dessus avec indication des groupes scolaires et bâtiments administratifs du programme.

Plan 3)



MASSY-ANTONY

PIERRE SONREL ET JEAN DUTHILLEUL, ARCHITECTES

Le grand ensemble de Massy-Antony est situé sur un plateau entièrement dégagé de 100 ha environ limité au Nord par deux voies ferrées (ligne de Sceaux et Grande Ceinture), à l'Est par la RN 20, à l'Ouest par le bourg de Massy et au Sud par la future route interurbaine.

En couleur : Espaces verts et les écoles. Des chemins de pirtons desservent les centre commerciaux et promenades.

La trame orthogonale de cette ville nouvelle de 30.000 habitants délimite un certain nombre de quartiers de 1.000 logements chacun, définis par le groupe scolaire et les centres social et commercial secondaires.

Certains éléments d'urbanisme caractérisent ces différents quartiers : terrasse sur la vallée de la Bièvre, parc, ensemble sportif, etc. Le centre de la ville forme un pôle d'attraction régionale avec ses immeubles hauts, ses centres administratifs, culturels, sociaux, son centre commercial principal. Il constitue vraiment le cœur de la cité.

Les circulations sont conçues en vue de séparer la circulation des voitures de celle des piétons. Des cheminements desservent tous les centres de quartiers et aboutissent au parc. Les voies à grande circulation, en petit nombre, sont doublées de contre-allées. Une rocade contourne l'agglomération au Sud et permet de dévier le trafic actuel de la route Paris-Chartres.

Ainsi, le grand ensemble de Massy-Antony doit se présenter comme une réalisation complète unissant toutes les caractéristiques d'une ville conçue pour le décongestionnement de Paris et son propre développement harmonieux.

S.N.C.F. LIGNE DE SCEAUX
R N 188
S.N.C.F.
PARIS →
R.N. 20
← ORLÉANS
AUTOROUTE SUD
A B C D E F G H

■ Ecoles.
▨ Parkings.
▩ Place publique.

Plan d'ensemble : A. Services administratifs. B. Centre commercial principal. Il est prévu en outre 4 centres commerciaux secondaires sur les places publiques avec parkings appropriés : deux au Nord, un à l'Ouest, un autre à l'Est du projet. C. Centre d'activité (restaurants, cinémas, artisans). D. Ecole d'apprentissage. E. Institut des industries alimentaires. F. Sports. G. Lac. H. Culte.

REGION PARISIENNE

MEAUX

SECTEUR INDUSTRIALISE

JEAN GINSBERG, ARCHITECTE EN CHEF
M. DOIGNON-TOURNIER, ARCHITECTE D'OPERATION
A. ILINSKI ET M. SCHULZ VAN TRECK,
ARCHITECTES COLLABORATEURS.

Plan d'ensemble : A. Immeubles d'habitation (15 étages). B. Immeubles-tour, (22 étages). C. Centres commerciaux. D. Ecole. E. Chaufferie. P. Parkings.

Les pouvoirs publics ayant décidé de décentraliser Paris et le Département de la Seine, ont lancé un programme de « villes satellites » parmi lesquelles figure en bonne place la Ville de Meaux. C'est dans cette perspective qu'un programme de 1.851 logements a été élaboré par l'Office Public d'H.L.M. de Meaux dans le cadre du secteur industrialisé du M.R.L.

La mise en œuvre de cette future cité — puisqu'elle accueillera environ 9.000 habitants — a soulevé des problèmes d'urbanisme tant pour le choix de sa situation que pour sa vie interne. Il fallait allier une situation relativement excentrique, qui permettrait de bénéficier des possibilités d'air, d'ensoleillement, de silence et d'espaces verts, à une proximité suffisante du Centre de la Ville, et à un aménagement rationnel de la vie familiale.

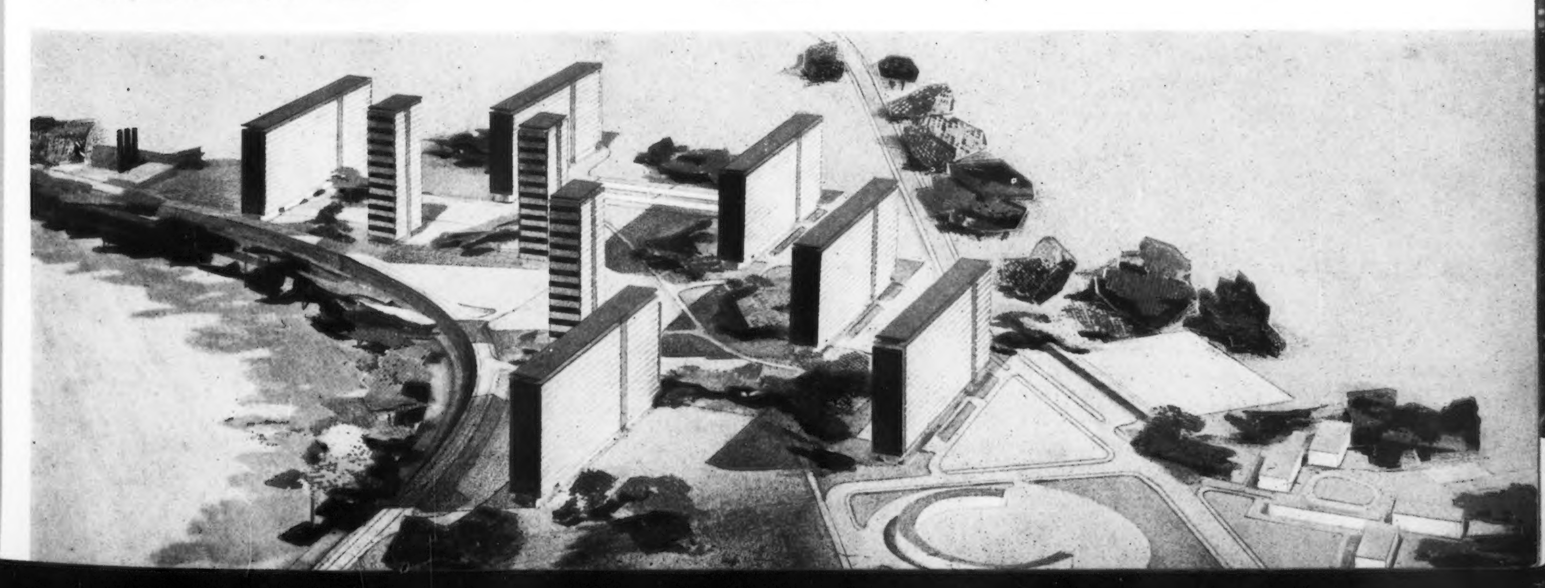
C'est au Sud-Est de Meaux, entre deux zones d'eau (la boucle de la Marne et le Canal de l'Ourcq) et entre deux routes qui la relieront directement au centre la ville qu'à été située l'opération dite « La Pierre Collinet ». L'ensemble qui se compose de 6 bâtiments longs de 15 étages et de 3 tours de 23 étages jouira d'une orientation Est-Ouest et d'une vue imprenable. Par mesure de sécurité, aucune voie d'accès ne sera ouverte pour les voitures au centre de la cité, où ne s'inscriront que des terrains de jeux, des espaces verts et des allées de piétons. Les parkings seront situés dans la périphérie extérieure aux bâtiments.

La cité sera pourvue d'une crèche aménagée de la façon la plus moderne ; de terrains de jeux pour enfants et d'un stade. Enfin, seront édifiés un groupe scolaire et deux centres commerciaux, l'un situé à la jonction de la ville, l'autre au centre même de la cité.

Distribution des logements : Dans les 6 bâtiments longs ont été groupés les logements de 1, 2, 3 et 5 pièces. Quant aux appartements de 4 pièces, ils sont prévus exclusivement dans les tours, à raison de 4 par étage.

A compter du rez-de-chaussée des bâtiments longs, s'élèveront 15 étages habitables. Deux communications verticales comprendront chacune deux ascenseurs et un escalier de secours « anti-fumée ». Les communications horizontales seront assurées par 5 coursives situées tous les 3 étages, longeant les bâtiments. Au niveau des coursives, se trouveront les appartements de 1 et 2 pièces à orientation simple. Les logements de 3 et 5 pièces à orientation double situés entre les coursives seront constitués de duplex en diagonale. On accédera au séjour soit en montant, soit en descendant par un escalier intérieur.

Les tours disposeront d'une communication verticale composée de deux ascenseurs, d'un escalier de secours et de 22 étages habitables sur rez-de-chaussée.



PROJET POUR UNE CAPITALE FÉDÉRALE AU NORD DE PARIS

HENRY POTTIER, JEAN PECCOUX,
MARCEL LERY ET JEAN TESSIER ARCHITECTES

Les six Etats, membres de la Communauté européenne, ont envisagé de créer un district fédéral dont l'emplacement définitif n'est pas encore choisi. La proposition que nous publions ici pourrait être réalisée dans ce site exceptionnel de l'Ile-de-France que représente la région de Chantilly, au nord de Paris. Les villes-support seraient Chantilly, Senlis et Ermenonville. L'intégrité du site ne serait pas atteinte par la réalisation de ce projet en raison des vastes territoires dont on dispose (25.000 ha, dont 15.000 boisés), du fait que les différents éléments seraient implantés en dehors de la forêt proprement dite, sur d'importantes réserves terriennes.

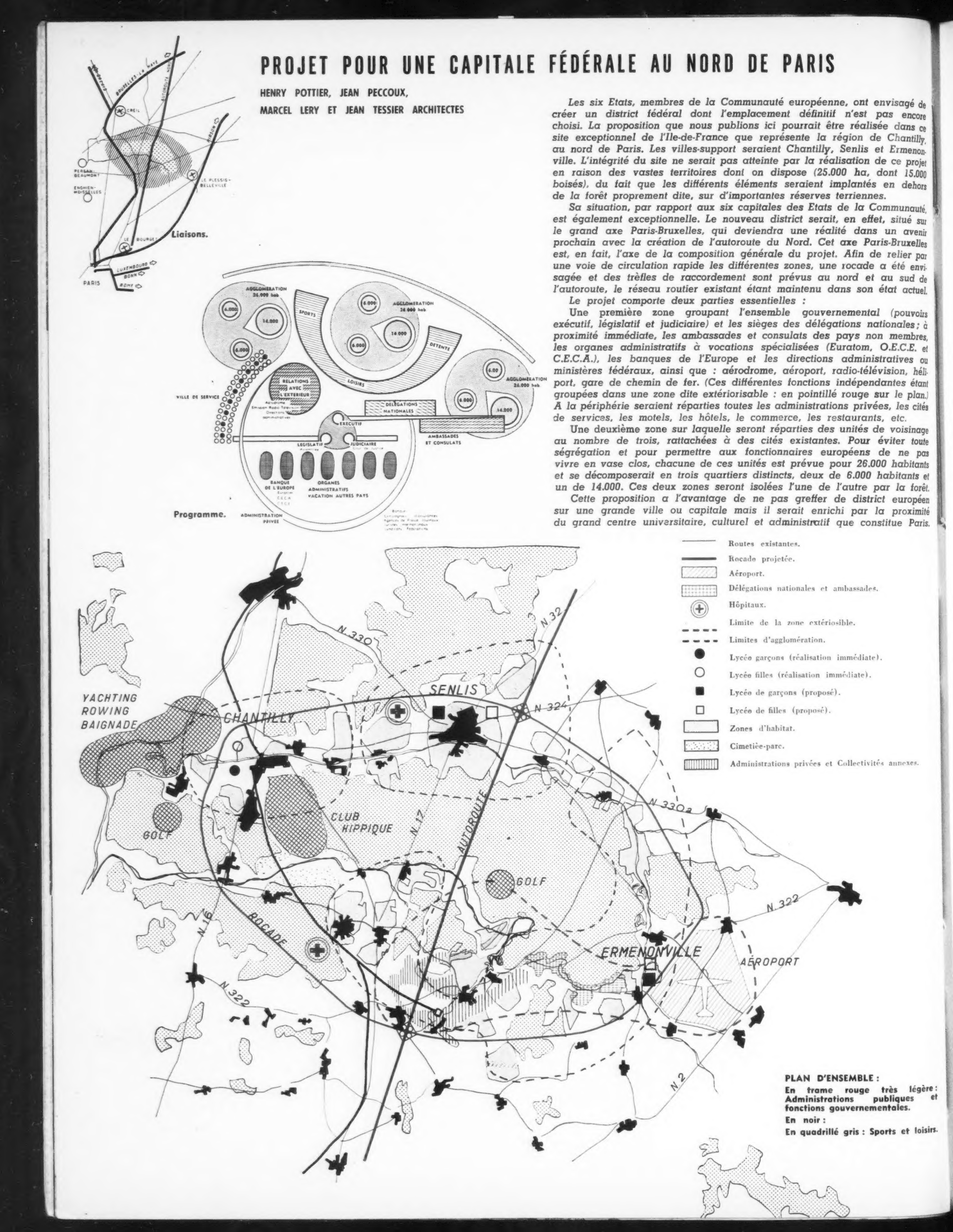
Sa situation, par rapport aux six capitales des Etats de la Communauté, est également exceptionnelle. Le nouveau district serait, en effet, situé sur le grand axe Paris-Bruxelles, qui deviendra une réalité dans un avenir prochain avec la création de l'autoroute du Nord. Cet axe Paris-Bruxelles est, en fait, l'axe de la composition générale du projet. Afin de relier par une voie de circulation rapide les différentes zones, une rocade a été envisagée et des trèfles de raccordement sont prévus au nord et au sud de l'autoroute, le réseau routier existant étant maintenu dans son état actuel.

Le projet comporte deux parties essentielles :

Une première zone groupant l'ensemble gouvernemental (pouvoirs exécutif, législatif et judiciaire) et les sièges des délégations nationales ; à proximité immédiate, les ambassades et consulats des pays non membres, les organes administratifs à vocations spécialisées (Euratom, O.E.C.E. et C.E.C.A.), les banques de l'Europe et les directions administratives ou ministères fédéraux, ainsi que : aérodrome, aéroport, radio-télévision, héliport, gare de chemin de fer. (Ces différentes fonctions indépendantes étant groupées dans une zone dite extériorisable : en pointillé rouge sur le plan.) A la périphérie seraient réparties toutes les administrations privées, les cités de services, les motels, les hôtels, le commerce, les restaurants, etc.

Une deuxième zone sur laquelle seront réparties des unités de voisinage au nombre de trois, rattachées à des cités existantes. Pour éviter toute ségrégation et pour permettre aux fonctionnaires européens de ne pas vivre en vase clos, chacune de ces unités est prévue pour 26.000 habitants et se décomposerait en trois quartiers distincts, deux de 6.000 habitants et un de 14.000. Ces deux zones seront isolées l'une de l'autre par la forêt.

Cette proposition a l'avantage de ne pas greffer de district européen sur une grande ville ou capitale mais il serait enrichi par la proximité du grand centre universitaire, culturel et administratif que constitue Paris.



PLAN D'ENSEMBLE :
En trame rouge très légère : Administrations publiques et fonctions gouvernementales.
En noir :
En quadrillé gris : Sports et loisirs.

LA PLANIFICATION RÉGIONALE EN FRANCE

Nous présentons, dans les pages qui suivent, les premiers aménagements régionaux mis en œuvre dans le Sud de la France. Ces provinces sont défavorisées depuis l'époque de la concentration industrielle par rapport à celles du Nord et notamment de la région parisienne. De part et d'autre de la vallée du Rhône, les zones montagneuses et sèches qui s'étendent à l'Est et à l'Ouest, actuellement sous-développées, font l'objet d'efforts systématiques de revitalisation dans le cadre de plans d'aménagement du territoire.

Entre elles, la vallée du Rhône est, depuis 1929, rationnellement organisée par la Compagnie Nationale du Rhône, le plus ancien, dans le monde, des organismes d'aménagement du territoire, polyvalent, à la fois énergétique, agricole et de navigation fluviale. Poursuivie méthodiquement, l'œuvre entreprise commence à porter ses fruits puisque 935.000 kWh sur 2.720.000 sont aujourd'hui mis en place.

La France dispose actuellement d'un système de planification physique sur l'ensemble du pays, partant de l'urbanisme de détail à l'échelon urbain ou communal pour aboutir à une planification à l'échelle nationale de caractère à la fois synthétique dans la mesure où l'ensemble des plans régionaux sont l'expression des singularités locales et ordonnatrices dans la mesure où les programmes de chacun de ces plans sont commandés par des objectifs nationaux.

AMÉNAGEMENTS RÉGIONAUX DANS LE MONDE ET EN FRANCE

PAR M. CARBONNIÈRES, DIRECTEUR DE LA MISE EN VALEUR A LA COMPAGNIE DU BAS-RHONE-LANGUEDOC

L'aménagement du Territoire ne se conçoit plus aujourd'hui sans une étude approfondie des différents éléments permettant de développer de façon coordonnée les activités agricoles, industrielles et commerciales entraînant une amélioration du niveau de vie de la population.

Les dimensions d'un pays dont les conditions naturelles géographiques, sociales, économiques, sont différenciées ne permettent pas d'envisager un plan unique d'aménagement.

Les méthodes et les moyens peuvent se trouver opposés, selon les régions pour lesquelles les solutions adoptées doivent répondre à des nécessités naturelles entraînant l'élaboration des plans souvent différents.

La forme du programme, le délai de son exécution, les méthodes préconisées et les moyens à mettre en œuvre constituent un ensemble d'éléments dont l'étude préalable permet de limiter la zone d'action de l'aménagement proposé.

La notion de région naturelle prend ainsi un sens concret, plus perceptible, à une échelle plus humaine permettant d'élaborer une politique d'aménagements régionaux pour un développement économique et social rationnel.

La méthode des aménagements régionaux comporte la définition et la délimitation du périmètre de la région à aménager et la recherche des principaux facteurs naturels et économiques qui constituent les éléments de son développement.

Une étude analytique de ces divers éléments, compte tenu des considérations historiques et géographiques, permet d'élaborer un programme général d'aménagement qui devra faire apparaître la solidarité des diverses activités dont le développement devra être simultané et coordonné et non pas juxtaposé.

Cette méthode des aménagements régionaux est appliquée dans le monde, où elle constitue la base du développement des zones défavorisées qui ont subi un certain retard par rapport à la moyenne générale du pays.

Les mesures salutaires prises par les Etats-Unis d'Amérique en 1933 pour redresser l'économie du pays après le krach de 1929 comportaient la création de la Tennessee Valley Authority qui constitue le premier aménagement régional de grande envergure organisé rationnellement.

On connaît les heureux effets de cette organisation qui a été suivie :

- *Aux U.S.A. même par des aménagements similaires :*
  En Californie (Bassin de Saint Joaquin et du Sacramento) ;
  Dans l'Etat de Washington (Bassin de la Columbia River et dans les Bassins de Missouri).
- *Dans l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques pour les régions Sud et de l'Union.*
- *En Italie où le gouvernement a pris la décision d'aménager le Sud du pays, aménagement confié à la Cassa Per Il Mezzogiorno et réalisé corrélativement à la réforme agraire, pour une amélioration de l'économie des régions qui comprennent également la Sicile et la Sardaigne.*
- *Dans l'ensemble des pays méditerranéens et notamment en Turquie et en Grèce, sous l'impulsion de deux organisations internationales : l'Agence Européenne de Productivité et l'Organisation Européenne de Coopération Economique.*
- *La France enfin est engagée dans la même voie.*

Une loi du 21 mai 1951 a fixé les conditions générales de ces aménagements régionaux avec une première application à la région du Bas-Rhône et du Languedoc. Le deuxième plan de modernisation et d'équipement a prévu d'appliquer la même méthode aux projets suivants :

- *Aménagement du Bassin de la Durance et de la Basse-Provence.*
- *Aménagement de la région des coteaux de Gascogne.*
- *Aménagement des Landes de Gascogne.*
- *Aménagement des Marais de l'Ouest.*
- *Aménagement de la Corse.*

La Compagnie Nationale du Bas-Rhône et du Languedoc est chargée de la mise en valeur, par l'irrigation des plaines côtières méditerranéennes situées à l'ouest du Rhône jusqu'à l'Aude.

Créée par décret du 3 février 1955 cette Compagnie, après une courte période consacrée à la mise au point des études commencées par les services techniques de l'Etat, a pu réaliser les travaux à partir de janvier 1957. Les ouvrages sont exécutés à un rythme accéléré qui permet d'envisager le début des irrigations pour le printemps 1959.

Le périmètre irrigué couvre près de 200.000 ha. ; on y distingue deux secteurs selon l'origine de l'eau.

A l'Est, 150.000 ha. seront dominés par un canal qui prélèvera au Grand-Rhône un débit maximum de 75 m³/s. A l'Ouest des barrages d'accumulation construits sur l'Orb permettant d'irriguer 50.000 ha.

L'ampleur de ces problèmes commande l'importance des ouvrages à construire dont certains, déjà bien avancés, témoignent d'une technicité éprouvée.

Il faut signaler à ce sujet une innovation dans le principe de la distribution de l'eau d'irrigation qui sera délivrée aux usagers « à la demande », c'est-à-dire sans tour préétabli, sans calendrier d'arrosage.

Pour résoudre ce problème, la distribution comprendra des canaux à « conduite par l'aval » et des canalisations forcées. L'eau sera donc délivrée avec une certaine pression qui facilitera son utilisation sous forme d'aspersion ou de pluie dirigée.

Parallèlement aux ouvrages d'irrigation l'aménagement régional doit comporter l'amélioration des conditions de travail et de vie des agriculteurs, le développement des industries agricoles pour le conditionnement, la conservation et la transformation des denrées périssables, la recherche des débouchés et l'organisation des marchés.

L'ensemble de l'organisation de ces activités constitue le rôle que la Compagnie Nationale du Bas-Rhône et du Languedoc doit assumer sous le contrôle des services techniques du Ministère de l'Agriculture. (Voir pages 26 et 27 de ce numéro.)





Documents des Services d'aménagement du Territoire.

AMENAGEMENT DE LA REGION DURANCE

G. MEYER-HEINE, ARCHITECTE

Forêts
Zônes industrielles
Régions irriguées
Zônes de grandes cultures au sec et patures.

ITALIE DU NORD
EUROPE CENTRALE
GENÈVE
BRIANÇON
MONDAUPHIN GUILLESTRE
GAP
CHORGES
EMBRUN
SERRE-PONÇON
LES SPORTS DE NEIGE
BARCELONNETTE
PARIS
BOLLENE
SISTERON
DURANCE
ALLOS
RETOUR A LA FORÊT
ROUTE DES ALPES
PONTET-SORGUES
AUBIGNOSC
DIGNE
ZONE DE GRANDES CULTURES AU SEC ET PATURES
FORCALQUIER
AVIGNON
TOURISME
CASTILLON
CASTELLANE
MANOSQUE
CAVAILLON
TARASCON
ARLES
NICE
ESPAGNE
GRASSE
CANNES
ANTIBES
ITALIE
BIMONT
VALLEE DU RHÔNE
BERRE
MARIGNANE
DRAGUIGNAN
LE TREYRAN
BRIGNOLES
TOURISME
FOS
GARDANNE
HUVEAUNE
CARIES
LAVERA
LES PORTS
AUTOROUTE DU LITTORAL
ROCADE CÔTIÈRE
CORNICHE TOURISTIQUE LENTE
MARSEILLE
TOULON
LA SEYNE
AMÉRIQUE
AFRIQUE
ASIE
0 20 km

AMENAGEMENT DES GRANDS AXES DE CIRCULATION

(Autoroutes et routes rapides) : Paris-Italie, Italie-Espagne, par Aix et Marseille. - Marseille-Piémont, par la vallée de la Durance. Route des Alpes (Nice-Genève), par les cols.

(Routes ouvertes en toutes saisons)

HABITAT

Amélioration de l'habitat rural (en symbiose avec le tourisme).

Reconversion de l'habitat abandonné (dans certains cas). Tourisme.

Programmes urbains normaux.

Cités nouvelles près des zones industrielles.

POINT DE DEPART.

Aménagement hydro-électrique du bassin de la Durance et de ses affluents, dernières rivières non endiguées ni équipées des Alpes françaises.

Le retard de cet équipement étant dû :

— *A des difficultés techniques : Le barrage de Serre-Ponçon n'a été rendu possible que par les techniques modernes des barrages en terre, les barrages classiques en béton étant impossibles par suite de la mauvaise qualité des sols et roches avoisinantes.*

— *A des difficultés géographiques : L'isolement du bassin provenant :*

a) du relief très compact des Alpes du Sud ;
b) de l'orientation de la rivière vers Marseille et non vers le centre de la France.

Cet aménagement est, *à l'origine, bivalent :* énergie,
eau d'irrigation.

Il s'agit essentiellement de *constituer des réserves pour :*

a) alimenter les usines hydro-électriques en période sèche d'hiver,
b) fournir de l'eau d'irrigation en période sèche d'été ;
c) accessoirement régulariser les crues de printemps et d'automne.

Le bassin de la Durance est le château d'eau de la Provence.

Grâce à l'aménagement hydro-électrique, la Durance pourra produire :

— 6 milliards de kWh par an ;
— suppression des pénuries d'été pour l'arrosage : actuellement une année sur trois, portées à une année sur dix ;
— extension des irrigations : 40.000 hectares ;
— desserte en eau potable des départements du Var et des Bouches-du-Rhône (condition *sine qua non* du développement de la Côte d'Azur).

Mais tous ces aménagements se font :

— au profit des bas pays déjà riches,
— en utilisant les hauts pays déjà pauvres.

Le déséquilibre serait encore accentué. Or, les bas pays ont besoin des *hommes* venant des hauts pays.

Ces hommes ne peuvent vivre que s'ils ont un revenu minimum.

Il faut donc porter un effort particulier sur les hauts pays.

AMENAGEMENT

L'aménagement porte sur trois facteurs essentiels :

Agriculture **Industrie** **Tourisme et climatisme**

AGRICULTURE :

Rendre rentable ce qui ne l'est pas.

— *Suppression des exploitations trop petites ou trop isolées.* Retour à la forêt ou aux pâturages.
— *Regroupement des exploitations rentables de dimensions suffisantes.* Recherche de culture de qualité.
— *Constitution de quelques grandes exploitations industrialisées.*
— *Effort éducatif, d'enseignement, d'équipement et d'aménagement des villages.*

L'aménagement se fera à partir des vallées (polyvalence dans le cloisonnement).

INDUSTRIE :

Industrialisation modérée à partir des centres s'appuyant sur Marseille (métropole intellectuelle méditerranéenne) et les complexes industriels existants (Péchiney).

— Organisation de zones industrielles jumelées à des zones résidentielles bien équipées.

TOURISME :

— Le climat, facteur essentiel (entre les Alpes et Côte d'Azur).
— **Utilisation des lacs nouveaux (l'eau sous le soleil).**
— **Aménagement de la montagne (la neige sous le soleil).**

CLIMATISME :

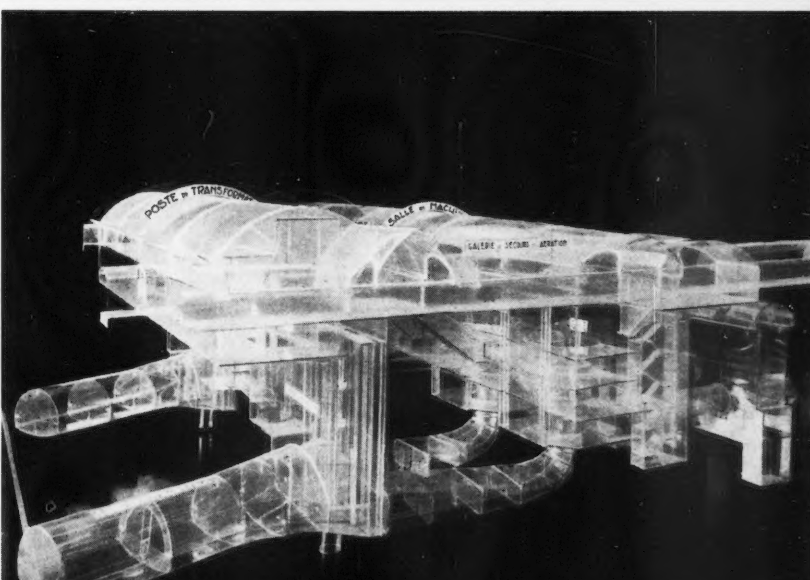
Utilisation du climat pour :

— les *malades :* sanatoriums ;
— les *fatigués :* préventoriums, maisons de repos ;
— les *bien portants :* enseignement :
classes de neige, lycées d'altitude, facultés d'altitude.



Ci-dessous : Barrage et Usine souterraine de Serre-Ponçon (septembre 1958)
Réalisation E.D.F. Jean de Mailly, Architecte Conseil.





Photos H. Baranger.

NOUVELLE STATION BALNÉAIRE ENTRE GOLFE-JUAN ET JUAN-LES-PINS

PROMOTEUR : R. MARQUET

La nouvelle station est desservie par un réseau routier comportant : la R.N. 559 (voie de bord de mer), la R.N. 7 actuelle (voie d'intérêt local), la R.N. 7 déviée (voie à grande circulation) et la R.N. 85 (voie reliée aux grands réseaux internationaux), reliées entre elles par la grande voie Nord-Sud.

Plan de situation.

Circulation automobile.
Héliport.
Réserve de verdure.
Parkings automobiles.
Parking autocars.
Taxis.
Station-service.
Motel.
Restaurant.

La ligne de chemin de fer Paris-Vintimille, implantée en bordure de mer, a entravé le développement de certaines plages et causé une dévalorisation des terrains séparés de la mer par cette barrière infranchissable.

D'autre part, l'augmentation du trafic automobile à proximité des plages nuit à leur développement. Entre Golfe-Juan et Juan-les-Pins, une revalorisation des terrains marécageux et d'une vaste plage jusqu'alors abandonnée paraît réalisable. La beauté du site en ce point de la côte justifie, par ailleurs, tous les efforts qui conduiraient à la rénovation de l'équipement touristique national. Les communes d'Antibes et de Vallauris se sont groupées en syndicat inter-communal et ont confié à M. Marquet, spécialiste de ces opérations, l'étude du projet et la réalisation d'un important centre résidentiel et de loisirs avec mise en valeur de la plage.

Le plan d'aménagement de la ville d'Antibes dans lequel est intégré ce projet qui motive le déplacement de la voie ferrée et de la R.N. 539 a été approuvé par la Commission départementale de l'urbanisme, le plan d'ensemble et l'exécution étant confiés aux architectes Badani, Roux-Dorlut

Le projet comprend deux zones principales : la zone côtière divisée en deux secteurs, l'un compris entre la plage et la déviation de la voie ferrée, l'autre au Nord de la déviation de la voie ferrée et s'étendant parallèlement à celle-ci ; et une zone réservée en bordure de la grande voie Nord-Sud, reliant l'autoroute de l'Estérel au bord de mer.

La situation et l'ampleur exceptionnelles de l'opération imposent une composition d'ensemble particulière répondant aux directives suivantes : vue sur la mer pour tous les immeubles ; utilisation totale du sol par les piétons ; dispersion des centres d'intérêt ; création d'espaces verts donnant à la cité son caractère de jardin méditerranéen et voies reliant la nouvelle station au réseau général

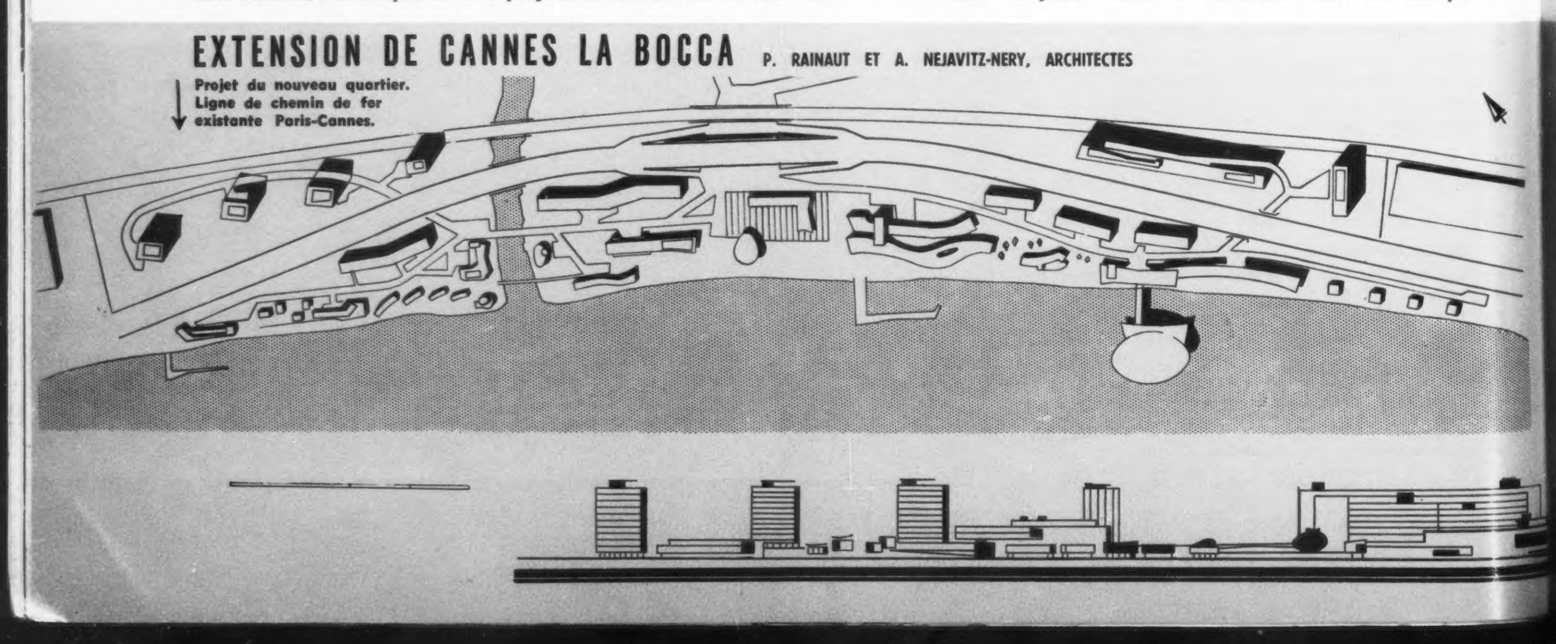
Ces conditions permettent de définir l'esprit qui a présidé à la conception de cet important ensemble balnéaire qui constituera une des premières réalisations de la Riviéra française, affirmant son prestige international.

La composition du centre de la cité permet de donner à tous les immeubles les vues recherchées vers la plage, la mer et la grande promenade. Un immeuble-tour sera le signal de la nouvelle cité. Le sol, aménagé en jardins et promenades, est libéré de la circulation automobile, ce qui constitue une des caractéristiques essentielles du projet.

La limite du grand courant de circulation routier est fixée par la dé-

EXTENSION DE CANNES LA BOCCA

P. RAINAUT ET A. NEJAVITZ-NERY, ARCHITECTES



Projet du nouveau quartier. Ligne de chemin de fer existante Paris-Cannes.

D. BADANI ET P. ROUX-DORLUT- ARCHITECTES, M. FOLLIASSON, ARCHITECTE ASSISTANT

Voie d'honneur.
R.N. 559.
Voie de service.
Piétons.
Jardins.
Mail.

Plan d'ensemble :
La plage se développe sur une longueur de 1.800 mètres et une largeur de 40 mètres environ.
Tous les bâtiments bénéficient de la vue sur la mer : soit en bordure de mer, soit en deuxième position, disposant de trouées de visibilité entre les bâtiments de premier plan.
A 200 mètres de la rive est implantée, sur de hauts fonds, une île artificielle.

viation de la nationale 539 qui suit un tracé rigoureusement parallèle à celui de la voie ferrée. Cette voie dessert la presque totalité des immeubles de la zone Sud. Une voie d'honneur reliée au tracé terminal à une grande voie Nord-Sud, permet aux véhicules d'accéder à certains édifices publics, tels que : théâtre, casino.

A l'intérieur de la cité, un circuit spécial emprunté par de petites voitures électriques, permet aux estivants de se déplacer parallèlement à la plage et sera utilisé pour les défilés de chars fleuris ainsi que par les services divers (santé, police, entretien, ravitaillement, etc.). La composition des volumes construits et la mise en place des édifices publics ou des immeubles d'habitation ont été recherchées afin de créer plusieurs centres d'intérêt : plage, promenade, vaste forum situé en retrait des immeubles de premier plan et île artificielle créée à 200 m du rivage.

La plage, dont la largeur sera portée à 40 m environ, ne comportera que des installations nautiques, les cabines et sanitaires trouvant place dans le sous-sol de la promenade du bord de mer, elle-même longée par des commerces de luxe.

Autour du forum central, sont répartis : théâtre avec salle polyvalente (2.000 places) et plusieurs petites salles dont l'une de 400 places environ ; deux cinémas de 800 places, situés au rez-de-chaussée et au sous-sol des immeubles, hôtels et grands cafés trouvant place dans les immeubles en bordure de mer disposant de terrasses au Nord et au Sud.

Au Nord du forum sera placé le prestigieux palais résidentiel international, la patinoire, la piscine olympique, ainsi qu'un large pont franchissant la voie ferrée, bordé de commerces, destinés à maintenir une continuité d'intérêts entre les zones Nord et Sud.

A l'Est du forum sont prévus une chapelle aménagée dans un jardin et un petit musée.

A l'extrémité Est : théâtre de verdure (2.000 places), une piscine d'évolution et centre de thalassothérapie avec hôtels de relaxation, piscine d'eau de mer chaude et petites piscines affectées à différents traitements.

L'île artificielle, facilement réalisable, comporte un casino avec salle de jeux, une grande salle de spectacle, un palace de classe internationale de 300 chambres (une disposition spéciale en gradins donnant à chaque chambre une vaste terrasse-solarium), un restaurant sous-marin, une salle de club et un cabaret.

Un vaste terrain appartenant à la Société Nationale des Chemins de Fer et situé à l'Ouest de Cannes, à proximité de la gare de la Bocca, pourrait être mis à la disposition de la Municipalité, ce qui permettrait l'aménagement d'un nouveau quartier et exigerait une légère déviation de l'autoroute vers la voie ferrée.

Le programme comporte essentiellement deux parties : l'une destinée aux estivants comprendrait quatre hôtels avec restaurants, un groupe de motels, une nursery, un club pour enfants, un cinéma de huit cents places, un théâtre avec couverture escamotable pour des manifestations de plein air, un centre commercial avec petite place, magasins, bars, restaurants et piste de danse, enfin une piscine couverte.

La seconde partie, destinée aux habitants de Cannes et de la région, comprendrait des immeubles d'habitation.

Il est prévu en outre un centre de cure basé sur la valeur thérapeutique de l'eau de mer. Cette installation, extrêmement complète, pourrait fonctionner en toutes saisons, apportant à la côte de nouvelles ressources appréciables.

Les architectes, dans le choix de l'implantation des bâtiments, avaient le souci majeur de respecter le paysage, d'éviter l'effet désastreux des murs continus dit « Front de mer ».

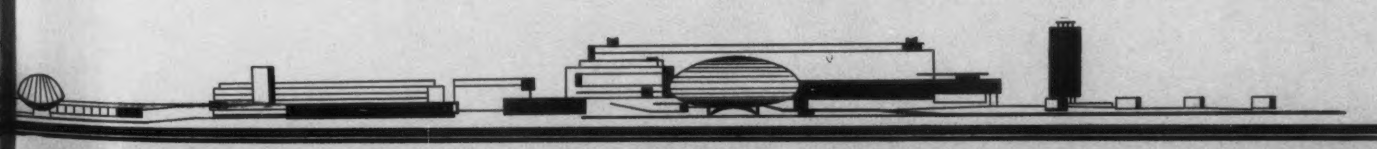
C'est ainsi que la construction en hauteur (10 étages max.) serait disposée en arrière du terrain, dont plusieurs en forme de tour, permettant la vue bien dégagée vers la mer et vers les collines environnantes, alors qu'immédiatement au bord de mer la hauteur des constructions ne dépasserait pas un niveau.

L'ensemble serait accessible aux voitures par des rampes de dégagement de l'autoroute et des raccordements entre la route n° 7 et les rues de la Bocca.

A l'intérieur même, les routes auront une largeur de 8 mètres. Plusieurs vastes parkings entourés des plantations ont été prévus.

Les espaces entre les bâtiments seraient largement plantés. Les différentes essences d'arbres, les pelouses, les parterres de fleurs, les jets d'eau contribueront à la détente des promeneurs.

Cet ensemble occupe une surface de 192.000 m² (1 200 × 160).



AMÉNAGEMENT DU BAS RHONE ET DU LANGUEDOC

INCIDENCE DE LA MISE EN VALEUR RÉGIONALE

Schéma des canaux d'irrigation.

- Canaux d'irrigation.
- Périmètre irrigué.
- △ Stations de pompage.
- Barrages.

REMEMBREMENT DU DOMAINE BATI DES VILLAGES EN ZONE IRRIGUEE.

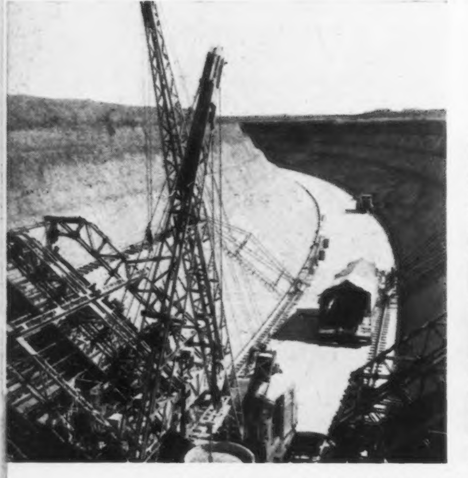
L'irrigation va entrainer des modifications dans la structure actuelle des exploitations agricoles et des communes rurales. Les problèmes d'équipement des communes et du logement rationnel des agriculteurs, ouvriers agricoles et ruraux non agricoles font l'objet d'études du remembrement du domaine bâti des villages sous l'égide de la Direction Générale du Génie Rural. La densité actuelle des agglomérations dans le premier secteur irrigué à proximité de Nimes exclut toute création nouvelle.

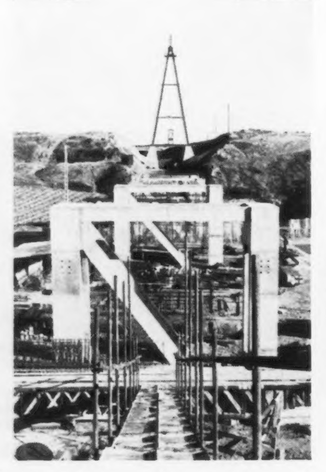
La solution proposée aboutit à créer, par contre, des axes linéaires de construction nouvelles prolongeant en zone irriguée les agglomérations existantes, avec voie d'accès les desservant.

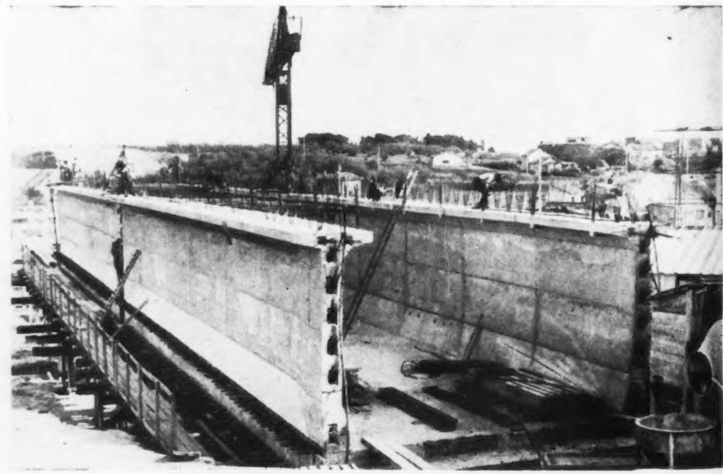
L'application pratique de cette solution consiste à définir, à l'écart des grandes circulations, un ou plusieurs tracés qui constitueront un prolongement de l'agglomération en zone de culture. Les constructions nouvelles (fermes ou logements d'ouvriers agricoles) se réaliseront sur cet axe qui devra donc être étudié parallèlement au remembrement des terres de la commune, et en fonction du tracé des canaux d'irrigation. La notion du remembrement du domaine bâti des villages prend ainsi son véritable sens. Pour le premier secteur irrigué, la longueur de chacun de ces axes sera limité entre 2 et 5 kilomètres.

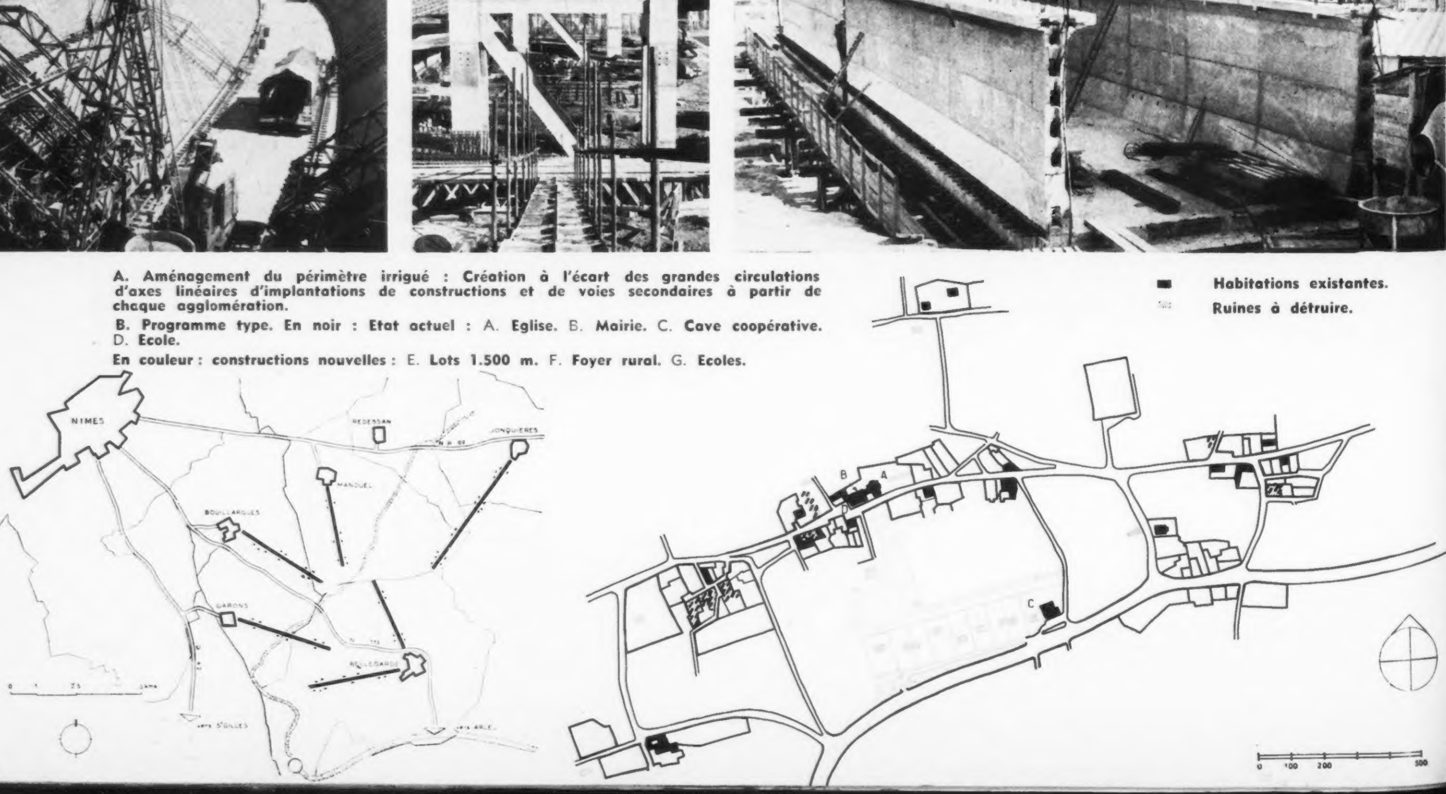
Chaque agglomération possède son équipement administratif, culturel et social. Bien entendu, la ville de Nimes qui est toute proche, joue le rôle de pôle d'attraction pour l'équipement scolaire, culturel et commercial.

Pont-canal de Saint-Gilles (chantier)









A. Aménagement du périmètre irrigué : Création à l'écart des grandes circulations d'axes linéaires d'implantations de constructions et de voies secondaires à partir de chaque agglomération.

B. Programme type. En noir : Etat actuel : A. Eglise. B. Mairie. **C. Cave coopérative.** D. **Ecole.**

En couleur : constructions nouvelles : E. Lots 1.500 m. F. Foyer rural. G. Ecoles.

Habitations existantes.

Ruines à détruire.



NALE



rrigation.

mmunes
coles et
a Direc-
imité de

eant en

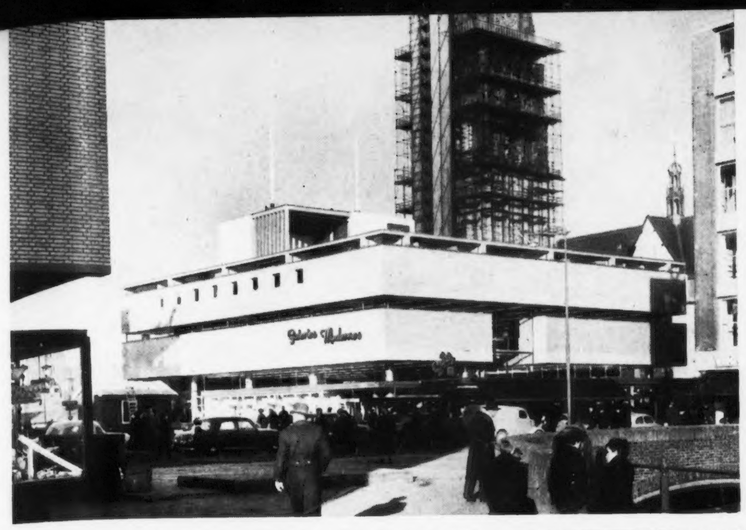
plusieurs
(fermes
membre-
ment du
acun de

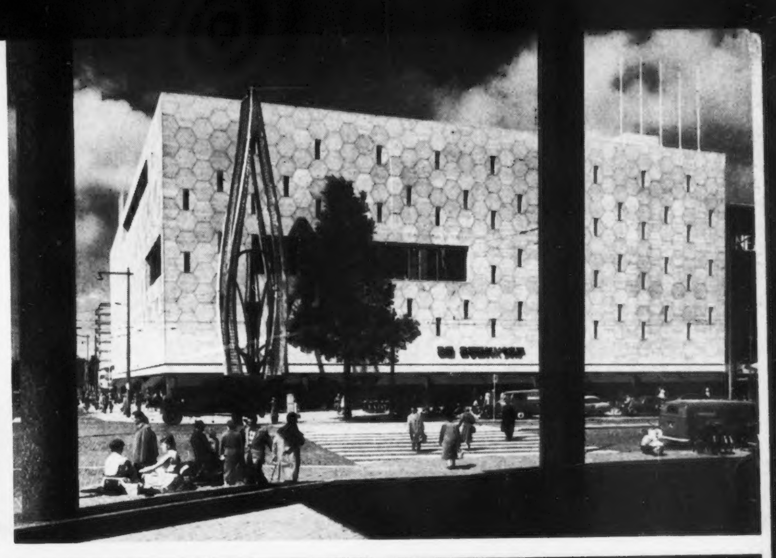
e Nimes

















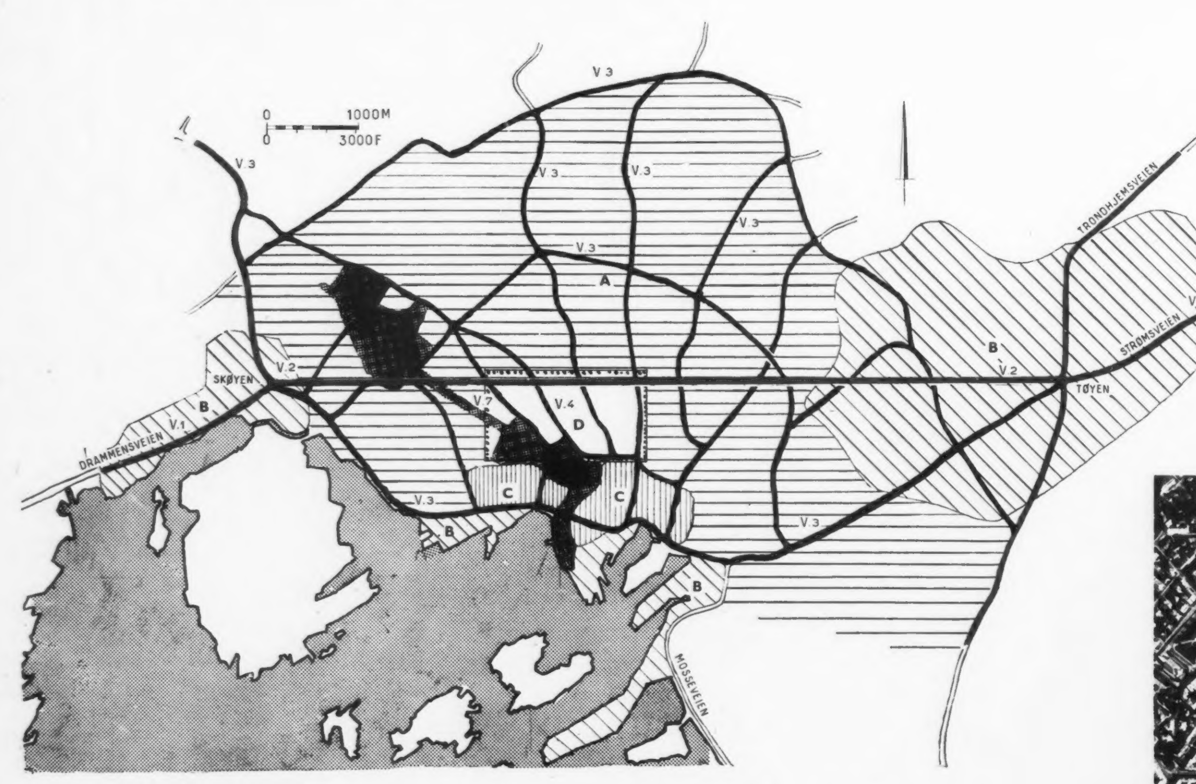




Documents transmis par la municipalité de Rotterdam

OSLO. PROPOSITION POUR L'AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE ET DU RÉSEAU ROUTIER

PLAN SKOYEN-TOYEN. R.-C. ESDAILLE, ARCHITECTE URBANISTE



PLAN SKOYEN-TOYEN :

A. Zones d'habitation. B. Zones industrielles. C. Commerce. D. Quartier destiné à être remodelé.
En couleur : L'autoroute prévue (V. 2.).

En noir : Les sept artères de la ville (V. 3.) convergent vers le Centre, créant, entre elles, des secteurs d'environ 1 km^2. Dans certains secteurs, des voies (V. 4) sont les rues marchandes de la cité ; toutes sont actuellement à sens unique, perdant ainsi leur raison d'être. Des voies secondaires (V. 7) sont destinées à relier les parcs existants du Château et de l'Université, prolongés par le Parc Vigland, créant ainsi une promenade de piétons offrant des vues intéressantes sur la ville.



Ci-dessous : Vue aérienne du quartier existant occupé par de petites maisons ou immeubles du début du siècle, dont la remodélation est envisagée, et ci-contre et en bas de page : Maquettes du projet.

Oslo est devenu le Centre culturel, commercial et industriel du pays. En 1948, la commune voisine d'Aker fut intégrée à la ville proprement dite, qui occupe ainsi en totalité une surface de 453 km² et abrite 450.000 habitants.

La ville se développe en amphithéâtre orienté vers le fjord au Sud et limité au Nord par des collines et des forêts presque continues. Actuellement, les zones en bordure de mer sont littéralement surchargées d'industries et de commerces et la grande artère projetée il y a vingt-cinq ans parallèlement au front de mer pour relier les zones Est et Ouest contribue en réalité, bien qu'elle ne soit réalisée que sur un tronçon, à augmenter les difficultés du trafic ; elle conduit, en effet, à de vieilles rues, obligeant ainsi la masse des véhicules se dirigeant vers le Nord à utiliser des voies étroites et surchargées. Le plan Skoyen-Toyen, qui n'a pas été ratifié par la Municipalité, mais rencontre auprès du public un écho favorable, est une proposition intéressante de remodélation d'une partie de la ville où commerce et habitations pourraient se développer harmonieusement, et d'un système de circulation propre aux exigences actuelles et futures en redonnant aux voies anciennes leur fonction initiale.

Ce plan suggère la création d'un Centre commercial et récréatif avec immeubles de bureaux de 35 étages et des unités d'habitation analogues à celles de Marseille groupant 350 appartements et tous les services nécessaires. Cela impliquerait la remodélation d'une zone de basse densité comprenant des petites maisons dans lesquelles s'installent peu à peu des bureaux (voir D sur le plan). Ce nouveau quartier serait bordé au Nord par une autoroute transversale Est-Ouest qui rejoindrait à ses extrémités les voies principales conduisant à la ville, ce qui éviterait la traversée systématique du Centre actuel. Topographiquement, le terrain, légèrement accidenté, permettrait d'heureuses recherches de rapports spatiaux et éviterait aux sept artères convergeant vers le Sud de couper à niveau la nouvelle autoroute.

Les deux réseaux seraient ainsi tout à fait indépendants, mais raccordés au moyen de nœuds routiers.

TIER



A

Plan d'avenir.

1. Habitations individuelles. 2. Habitations collectives. 3. Centre. 4. Industries, entrepôts. 5. Voies. 6. Circulations principales. 7. Terrains dépendant des chemins de fer.

B

En jaune : habitat.
En vert : espaces verts.
En bleu : Vistule et lac.

1 2 3 4 5 6 7

Etat actuel.

LUBLIN.

SERVICE D'URBANISME DE LUBLIN SOUS LA DIRECTION DE R. DYLEWSKI, ARCHITECTE.

SEMINAIRE SOUS LA DIRECTION DE R. DYLEWSKI ET J. KOZINSKY, ARCHITECTES ET ST. WYGANOWSKI, INGÉNIEURS

Nous présentons ici un exemple de la méthode qui consiste à élaborer le plan d'une ville par étapes. Lublin, qui compte aujourd'hui 140.000 habitants, s'est développée rapidement à la suite de la création de grands établissements industriels. En 1965, la population atteindra 170.000 habitants et, vraisemblablement, 250.000 en 1980.

Le problème fondamental consiste à équilibrer les éléments qui contribuent au développement de la ville (en particulier l'industrie) et le nombre de logements et de services généraux utiles.

Aussi, la tâche principale du plan-étapes a-t-elle été de localiser rationnellement les nouveaux quartiers d'habitation en tenant compte de leur éloignement des lieux de travail, aussi bien que des frais d'aménagement du terrain.

Le plan C exprime les résultats des premières études coordonnées par l'équipe de l'architecte en chef par rapport aux projets des différentes sections. Cette première approximation recommande d'orienter les travaux dans deux directions.

Option I. — Développement des quartiers Nord.

Option II. — Développement des quartiers Sud.

I. — Facilité de localisation et de concentration de la construction à proximité des principaux lieux de travail situés à l'est de Lublin;

— Installation moins onéreuse de l'équipement sanitaire;

— Proximité d'établissements industriels susceptibles d'assurer le chauffage des logements et proximité des chantiers de pré-fabrication;

— Allègement des transports en commun.

II. — Situation plus agréable pour l'habitant en raison de la proximité du centre de la ville;

— Terrains plus accessibles juridiquement et par leur configuration;

— Equipement plus économique en eau, gaz et énergie électrique;

— Moins de voierie.

La confrontation des études conduites par les différentes sections a permis de choisir une conception intermédiaire qui contienne des éléments de la première et de la deuxième options.

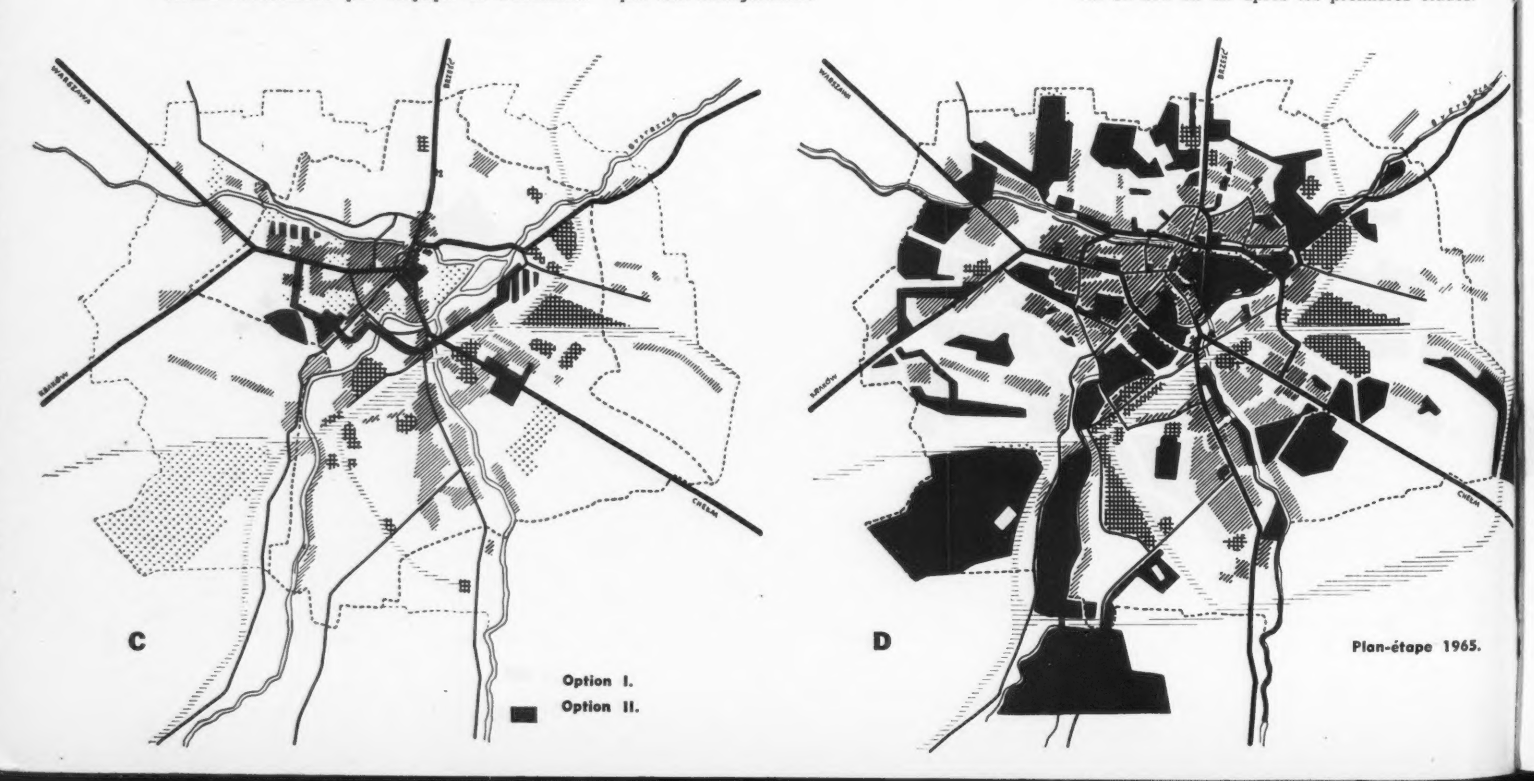
Le plan D a été adopté, car:

— Développement plus harmonieux de la ville;

— Amélioration simultanée des installations communales existantes;

— Possibilités de réalisation mieux exploitées que dans chacune des deux options.

Une seconde coordination a permis aux services d'urbanisme de Lublin d'établir les directives qui conduiront à la dernière phase de l'étude du plan général. L'achèvement, la mise au point et l'acceptation du plan-étape définitif ont eu lieu un an après les premières études.



C

Option I.

Option II.

D

Plan-étape 1965.

ÉVOLUTION DE L'URBANISME EN POLOGNE

PAR RYGMUNT SKIBNIEWSKI, PRÉSIDENT DU COMITÉ D'URBANISME ET D'ARCHITECTURE

Il y a environ trois ans, l'*Architecture d'Aujourd'hui* présentait une importante étude relative aux problèmes d'urbanisme et d'architecture en Pologne. On y trouvait notamment les plans de Varsovie et de Poznan ainsi que le plan régional de Goynia, Gdansk et Sopot (*A.A.*, *62*, nov. 1955).

Depuis, les transformations économiques survenues ont eu des répercussions profondes dans le domaine de l'urbanisme, les conseils nationaux de voivodie, de district et municipaux ont vu croître leur autorité et leurs charges. Le gouvernement, en vertu d'une loi approuvée récemment par la Diète, leur confie des pouvoirs toujours plus étendus et met à leur disposition les moyens techniques et financiers de les mener à bien. Les autorités locales se rendent compte, de plus en plus, que leur activité doit être basée sur les plans d'aménagement.

Aujourd'hui, ces autorités locales ont pratiquement la possibilité d'agir. Toutes les voivodies et les grandes villes, de même que celles de moindre importance, possèdent leurs propres services d'urbanisme. L'organisation de ces bureaux d'études, ainsi que l'élaboration de leurs méthodes de travail, a été l'une des principales préoccupations du Comité d'Urbanisme et d'Architecture créé par le gouvernement il y a cinq ans. Actuellement, plus de 400 villes sont dotées de plans directeurs, c'est-à-dire plus de 50 % de nos cités intéressant plus de 84 % de la population urbaine.

Jusqu'à présent, 165 plans ont été approuvés, ce qui est nettement insuffisant. Néanmoins, un sérieux progrès a été enregistré au cours de ces trois dernières années.

Dernièrement, les services locaux ont été complétés par des groupes de spécialistes chargés d'établir les plans d'aménagement de zones rurales et de centres nouveaux. Peu à peu, ces services seront transférés sur place. Mais, plus la décentralisation des travaux relatifs aux plans d'urbanisme est poussée, plus apparaît la nécessité de partir de principes et de méthodes rigoureuses et semblables. Le Comité d'Urbanisme et d'Architecture dispose d'un centre de recherches : l'Institut d'Urbanisme et d'Architecture, dont certaines sections se consacrent, d'une part, à la planification des villes et des campagnes et, d'autre part, à l'étude et à l'élaboration des principes théoriques et des indices de base. Les travaux de l'Institut permettent au Comité de préparer et de publier les normes juridiques et techniques nécessaires. La tâche essentielle poursuivie actuellement est la mise au point du nouveau code d'urbanisme.

Le problème n'est pas seulement d'élaborer des plans, mais surtout de les concrétiser; or, leur réalisation dans le temps est primordiale, tout comme les études spatiales. En conséquence, depuis plusieurs années, nous travaillons au développement de la méthode d'élaboration des plans d'urbanisme, dont la conception est prévue par étapes successives. Ces plans, strictement liés au *plan* économique du pays, sont établis pour cinq ans. Ils doivent répondre à la fois aux besoins économiques, sociaux et culturels de la population, même durant chaque *étape* de réalisation. Une telle confrontation conduit à prévoir les terrains et les installations nécessaires permettant, du point de vue spatial, d'atteindre le but fixé : établissement des principes d'urbanisme répondant à l'activité économique du centre donné.

Nous ne disposons pas encore de cadres suffisants; les bureaux d'études sont formés en majeure partie de jeunes qui, dans des conditions parfois difficiles, complètent leurs connaissances et acquièrent leur expérience au cours des tâches qui leur sont confiées.

L'équipe de la ville de Lublin est ainsi constituée d'un groupe de jeunes qui, aidé efficacement, a pu achever en deux ans les études que nous présentons en page vis-à-vis, qui permettent d'expérimenter la méthode proposée.

Je crois que, non seulement la méthode est bonne, mais aussi que la jeune équipe, pleine d'ardeur, s'est révélée capable. Le plan a été approuvé par les autorités municipales et par le Comité. Aussi avons-nous proposé à l'*Architecture d'Aujourd'hui* de publier quelques détails de cette étude dans l'espoir qu'elle soit accueillie avec intérêt par ses lecteurs.

ÉLABORATION DES PLANS-ÉTAPES

PAR B. MALISZ, URBANISTE EN CHEF DU COMITÉ D'URBANISME ET D'ARCHITECTURE

Avant la guerre et aussitôt après, les plans d'aménagement des villes étaient conçus pour se développer en une longue période de 20 à 25 ans. Outre ces « plans d'avenir », en 1948-1949, on commença à répartir les étapes de réalisation selon des plans établis dans ce but. L'économie planifiée et les investissements financés presque totalement par l'Etat justifiaient ces plans d'avenir, mais, depuis, cette solution s'est révélée peu efficace.

Une plus grande attention a été accordée au « plan-étape » après la création du Comité d'Urbanisme et d'Architecture et ce processus s'est particulièrement développé ces deux dernières années en conséquence des plans économiques quinquennaux et du fait que le système centralisé s'est révélé insuffisant à pourvoir au développement des villes.

C'est pourquoi les plans généraux d'aménagement sont, aujourd'hui, élaborés sous forme de « plans d'avenir » et de « plans-étapes », en principe inséparables.

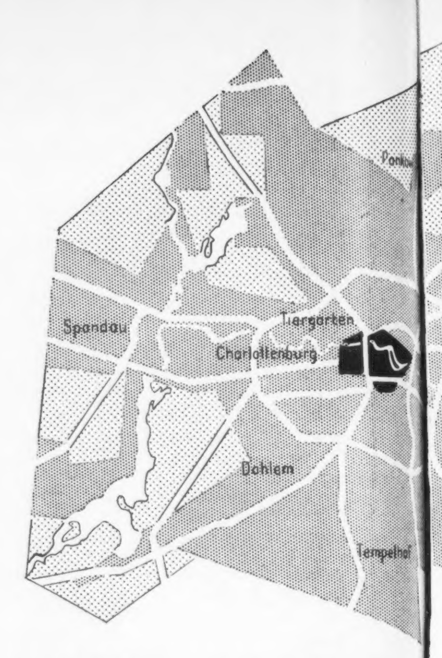
Le plan d'avenir contient les directives générales du développement d'une ville donnée, définit l'envergure des travaux et les principes de structure spatiale. Le plan-étape, par contre, est le programme détaillé des investissements à l'étape donnée. La cadence des travaux est adaptée aux prévisions des plans quinquennaux. L'élaboration des plans-étapes pour chaque ville doit précéder celle des plans nationaux; ils présentent les postulats qui, englobés dans le plan national, conditionnent le développement régulier de la ville. Le plan est l'instrument indispensable aux autorités municipales requérant auprès du Pouvoir central le financement nécessaire. Depuis 1956, poursuivant la décentralisation, les administrations municipales voient chaque jour croître leur indépendance. Ainsi, le plan-étape, élaboré et approuvé par les autorités municipales, devient la base de la politique urbaine et permet d'apporter les corrections nécessaires au « plan d'avenir » afin de l'adapter aux besoins et possibilités pendant la période donnée. Le critère fondamental du « plan-étape » consiste en ses possibilités de réalisation par rapport aux conditions locales (besoins, financement, potentiel d'exécution).

L'élément commun aux plan-étapes est la solution donnée sous forme d'option aux différents problèmes et le choix de la solution la plus favorable ou la plus économique après une analyse très serrée des propositions.

Cette méthode exige une grande expérience et une analyse très complète de tous les éléments. Ces plans sont soumis aux architectes en chef des voivodies ou des grandes villes et de leurs services. Ils sont, en principe, faits sur place, mais, dans des cas exceptionnels, ils sont élaborés en commun.

Près de 1.400 villes en Pologne attendent leurs plans, et un système d'élaboration collective des plans d'étapes a été introduit au cours de ces deux dernières années « système par séminaires » : les bureaux locaux, municipaux ou de voivodies préparent toutes les données: relevés, inventaire, données économiques de base fournies par les services compétents, puis, une semaine ou deux après, un groupe de spécialistes viennent sur place; les problèmes posés par le plan sont répartis entre sections industrielle, démographiques, d'habitat, de voirie, de circulation, d'espaces verts: une section est particulièrement chargée des devis et de l'organisation générale du travail. Chacune d'elles fournit, dans les délais voulus et dans le cadre du plan d'avenir, des options valables pour une étape donnée, puis se constitue la première coordination où le bureau de l'architecte en chef confronte les projets présentés et prépare un avant-projet pour l'étape; ensuite, chaque section étudie les problèmes qui lui sont confiés dans le cadre de la conception générale d'où apparaissent plusieurs variantes qui permettent également de mesurer l'ampleur des travaux projetés par rapport aux possibilités économiques.

L'avant-projet est soumis aussitôt à l'Administration locale chargée d'apporter les corrections éventuelles et de dresser le plan définitif. L'expérience a démontré que cette méthode permet d'obtenir rapidement le plan-étape détaillé, élaboré avec la participation de spécialistes en partie locaux, ce qui a une grande importance didactique et apparaît comme un excellent moyen de formation des jeunes cadres.



CONCOURS DE BERLIN

Organisé par le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne et le Sénat de Berlin, le Concours International d'Urbanisme « Berlin-Capitale » avait pour but matériel la reconstruction du centre de Berlin détruit par la guerre. Son objectif moral était d'en faire le cœur symbolique de la capitale de l'Allemagne unifiée et d'une métropole moderne.

Le concours était ouvert à tous les architectes et urbanistes vivant en Europe ou nés en Allemagne.

La zone du concours (limitée par un trait blanc sur la vue aérienne ci-dessous) s'étend de la gare du Tiertgarten (à l'ouest) à l'Alexanderplatz (à l'est) et de l'Orainienburger Tor (au nord) à la Meringhplatz (au sud). Elle couvre une surface d'environ 1.000 hectares. Un mémoire comportant de nombreux plans extrêmement précis et détaillés fut remis aux concurrents. L'on y trouvait tous les renseignements relatifs à l'aménagement général de Berlin ainsi qu'aux relations entre la ville et la région environnante, l'Allemagne et l'Europe. Pour faciliter la compréhension des projets qui suivent, voici quelques détails sur le site du concours : le terrain est presque entièrement libre. Seuls quelques bâtiments importants et d'intérêt majeur seront conservés comme « points fixes ». La zone du concours est légèrement décalée par rapport au rectangle formé par quatre autoroutes nommées « tangentes » (traits bleus) sur lesquelles doivent se brancher les voies desservant le centre. Le terrain est bordé au nord par la Sprée aux contours sinueux entourant un îlot à l'ouest, zone traditionnelle des édifices culturels. Le grand parc du Tiertgarten se trouve en majeure partie englobé dans la zone. Il est traversé d'ouest en est par la Voie du 17 Juin prolongée elle-même au-delà de la porte de Brandebourg par la fameuse avenue Unter den linden. Perpendiculairement à cette voie, suivant une direction approximativement nord-sud, l'on distingue la Friedrichstrasse, axe traditionnel du commerce et des affaires. Cette rue est bordée, près de l'endroit où elle traverse la Sprée, par une gare de métro importante, Friedrichstrasse Banhof, et se termine au sud par une place circulaire, la Meringhplatz. Légèrement à l'ouest de celle-ci, une autre gare : l'Anhalter Banhof, point de départ des grandes lignes. Les éléments que nous venons de décrire devaient tous être conservés.

Le programme d'aménagement comportait trois catégories d'institutions à répartir sur le site :

INSTITUTIONS POLITIQUES : *Institutions de l'Allemagne réunifiée (Résidence du Président de l'Etat, divers organes du Pouvoir législatif et de l'exécutif, les représentations de l'étranger et des Länders allemands auprès du gouvernement central), institutions du Land et de la ville de Berlin (Hôtel de Ville, Préfecture de Police, administrations du Sénat et services divers).*

INSTITUTIONS CULTURELLES : *Universités et Grandes Ecoles, Académies, Bibliothèques, Musées, Palais d'expositions, Théâtres et Salles de concerts, Institutions religieuses, Maison des Jeunes.*

INSTITUTIONS ECONOMIQUES : *Organisations de l'économie, Banques et Assurances, groupements et grandes entreprises, commerce de gros et de détail, industrie hôtelière, Presse et Arts graphiques, P.T.T., etc.*





Treize années après l'effondrement du III[e] Reich, Berlin se trouve dans une situation paradoxale. Une ligne de démarcation arbitraire, à peine matérialisée, coupe la ville en deux parties : l'une, îlôt dans l'ancienne zone d'occupation soviétique politiquement, sentimentalement, économiquement rattachée à l'Occident ; l'autre, promue au rang de capitale de l'Etat créé à l'Est de la ligne de démarcation. L'ensemble est, théoriquement, soumis à l'autorité d'une Commission quadripartie, sans aucun pouvoir réel ; pratiquement, deux administrations rivales qui s'ignorent, gèrent les deux parties de l'ancienne capitale qui se reconstruisent, s'organisent et se développent en se tournant le dos.

Cette situation « contre nature », imposée par la Politique, et qui chaque année s'aggrave, a les plus fâcheuses répercussions sur l'Urbanisme. Là aussi, deux régimes, deux conceptions, deux administrations, font des plans en s'ignorant mutuellement. Le centre urbain, à cheval sur la ligne de partage, est, à peu près, à l'état de *no man's land*, ce qui permet de réserver l'avenir.

Pourtant, il faudra bien s'y attaquer, d'un côté comme de l'autre. D'où l'idée d'un concours, d'une vaste confrontation, lancée par le Sénat de Berlin-Ouest avec l'appui du Gouvernement de Bonn. Plus que jamais, la collaboration des architectes et des urbanistes allemands, provisoirement divisés malgré eux, eût été souhaitable, sur un terrain où ils peuvent parler un langage commun. Hélas, des considérations politiques l'ont empêché ; à tort ou à raison, on a cru voir, à l'Est, dans ce concours, un acte de propagande politique ; d'où impossibilité de toute entente dans la préparation, et abstention dans la participation (si l'on peut dire...) des architectes de l'Allemagne de l'Est et des Démocraties Populaires.

Par contre, large participation des architectes et des urbanistes de l'Occident, car le concours était ouvert à tous les « Européens ». Le jury, international lui aussi, a eu à juger 151 projets, provenant de 18 pays. On trouvera plus loin les résultats du jugement, et les principaux projets primés.

En dépit d'un programme admirablement préparé et d'une documentation exemplaire, une certaine ambiguïté subsistait : s'agissait-il d'un concours véritablement « d'idées », destiné à provoquer des solutions hardies, originales, au risque de paraître utopiques dans l'immédiat ; ou fallait-il proposer des solutions pratiquement réalisables dans le contexte actuel, économique, social, juridique, administratif, de la République Fédérale ?

L'attitude négative de l'administration de Berlin-Est qui exerce son autorité sur la majeure partie du territoire dont l'aménagement faisait l'objet du concours, justifiait la première conception. Cependant, la majeure partie des concurrents (les Allemands surtout), préféra rechercher des solutions réalistes et établir un plan qui serait immédiatement applicable à un Berlin réunifié dans le cadre de l'Allemagne Fédérale.

Une certaine divergence de principe devait se manifester aussi, fatalement, au sein du jury, dont plusieurs membres berlinois, connaissant à fond tous les aspects de tel ou tel problème local, avaient d'autres critères de jugement que ceux, qui attendaient avant tout de ce « concours d'idées » des solutions intéressantes du problème du *Centre*, du « cœur », d'une métropole moderne. Aussi trouve-t-on parmi les primés, à côté de projets très sérieusement étudiés, très « sages » (presque *trop* sages et *trop* poussés dans le détail, compte tenu des circonstances qui excluent toute chance raisonnable d'application dans un avenir immédiat), d'autres qui peuvent paraître utopiques, mais qui apportent des idées nouvelles, des conceptions originales, des solutions de principe intéressantes.

L'examen des projets fait apparaître l'importance capitale du problème de la circulation. Cette préoccupation, cette hantise presque, est nettement perceptible chez la plupart des auteurs. Et lorsque l'on songe à ce qui se passe dans la plupart des capitales, à l'impossibilité progressive de stationner, malgré l'utilisation en parkings des plus belles places et des plus beaux ensembles architecturaux, à la destruction progressive des arbres et des jardins, à l'institution de sens uniques qui allongent les parcours sans résoudre les difficultés, aux embouteillages provoqués par l'approvisionnement des magasins, à la circulation (que l'on ne peut pas supprimer totalement) des poids lourds ; en somme, et en dépit des solutions les plus ingénieuses, à la véritable asphyxie que provoque le nombre croissant des automobiles, on comprend que l'organisation de la circulation et du stationnement soit vraiment le problème n° 1 lorsque l'on aborde l'aménagement ou la création d'un centre urbain. Or, le centre urbain, le cœur d'une ville, doit être le domaine du piéton ; ceci pour des raisons tant philosophiques que pratiques, qu'il me semble inutile d'évoquer.

La création de circulations rapides surélevées traversant la ville, la complication de trèfles et autres images abstraites parfois séduisantes vues d'avion et en rase campagne, ne constituent pas des solutions architecturales et urbanistiques acceptables. On arrive, à des nuances près, à la solution de circulations à niveaux différenciés, le *sol* (naturel ou surélevé) étant réservé au piéton, le *sous-sol* à l'automobile. Ce principe a trouvé des applications nombreuses, variées et parfois séduisantes.

Un problème qui mérite une particulière réflexion est celui de *l'échelle*. Nous voyons, en comparant les projets, combien ce point est délicat. Il faut, en effet, éviter les simplifications à l'extrême qui, parfois séduisantes comme image sur le papier ou même en volume, et peuvent être satisfaisantes dans l'abstrait, constitueraient néanmoins un appauvrissement considérable, en ce sens qu'elles priveraient la Cité de toutes ces richesses, de toutes ces découvertes que sont des ensembles architecturaux multiples et variés. En outre, elles seraient écrasantes pour l'homme par la rigueur de leur géométrie et par leurs dimensions. On trouve, même parmi les projets retenus, quelques exemples de cette erreur d'échelle.

A l'opposé, il fallait certainement éviter une faute en quelque sorte symétrique. Par horreur d'un certain « monumental », des urbanistes ont conçu une structure du centre urbain qui conviendrait peut-être à une cité romantique de 300.000 habitants, mais absolument inconcevable comme centre politique, économique, culturel d'une ville de plusieurs millions d'habitants, capitale d'un des plus grands pays d'Europe. Un exemple caractéristique de cette tendance néo-romantique et un peu provinciale se trouve pourtant parmi les projets primés.

La faute d'échelle, particulièrement grave lorsqu'elle intéresse l'ensemble de la composition, n'est pas moins certaine dans certaines solutions de détail proposées

Berlin n'est pas gâté en monuments et en ensembles architecturaux légués par le passé ; c'est une raison de plus pour préserver avec amour et mettre en valeur avec soin tout ce qui subsiste. Or, tous les concurrents n'ont pas tenu compte de cette donnée et certaines solutions, par leur brutalité, dénotent un manque de sensibilité regrettable.

Sans entrer dans l'examen critique détaillé de tel ou tel projet, on peut dire que leur examen attentif peut constituer une contribution fort utile à l'étude de ce problème de l'échelle, tellement important et tellement difficile.

D'un point de vue psychologique, il est intéressant de noter à quel point, par réaction sans doute contre certains mauvais souvenirs d'un passé récent et certaines conceptions politiques et philosophiques, les architectes allemands sont hostiles à tout ce qui leur paraît « monumental ». Cette véritable phobie les conduit peut-être à un excès de sensibilité en cette matière. Je pense qu'il s'agit d'un phénomène passager et que, certaines plaies étant cicatrisées et certains problèmes politiques étant résolus, un jugement plus équilibré permettra d'apprécier d'une manière plus objective certaines solutions.

P.-S. — Qu'il me soit permis d'exprimer le vœu que le très grand effort fourni par des centaines d'architectes et d'urbanistes ne soit pas perdu et que les projets (et non seulement la vingtaine de projets primés et retenus) soient publiés d'une manière suffisamment lisible, avec l'explication des intentions des auteurs, avec une analyse objective, scientifique et comparée des solutions les plus intéressantes, même si elles ne portent que sur tel aspect particulier du problème si complexe posé aux concurrents Je me rends parfaitement compte des difficultés d'un tel travail, mais je crois que, mis à la disposition des architectes et des urbanistes, il constituerait un apport précieux à la solution de problèmes qui ne se posent pas seulement à Berlin.

Il faut souhaiter que ce concours (même si, comme cela est probable, il n'aura pas de suites pratiques immédiates) soit tout au moins le point de départ, ou l'occasion, d'une indispensable prise de contact entre ceux qui, des deux côtés de la ligne de démarcation politique, ont la responsabilité de l'avenir de Berlin, unité organique que l'on ne peut pas artificiellement séparer de manière durable.

P. VAGO.

PROJET A

PREMIER PRIX :

FRIEDRICH SPENGELIN,
FRITZ EGGELINR,
GERD PEMPELFORT,
ARCHITECTES ET ING.



Documents « Architectural Forum »

Documents Revue Bauwelt

BERLIN CAPITALE

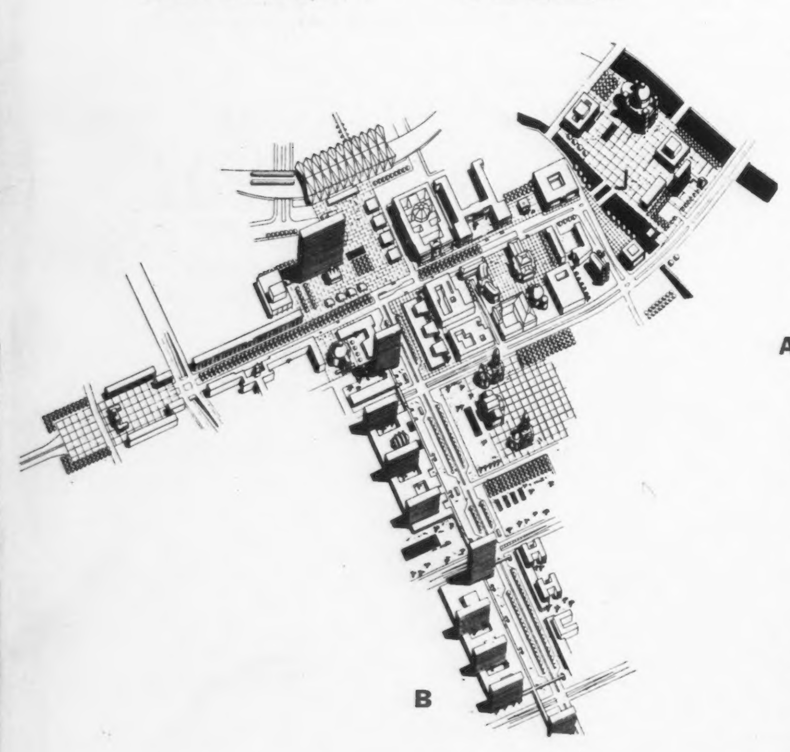
En rouge : routes rapides.
En jaune foncé : ceinture intérieure de circulation.
En jaune : routes de distribution des quartiers.
En violet : chemins de fer.
En hachures noires : gouvernement d'Etat.
En hachures oranges : diplomatie.
En hachures bleues : zone des institutions culturelles.
En hachure srouges : zone des institutions économiques.

La Cité est nettement articulée en trois zones principales harmonieusement liées entre elles : Zone administrative au Nord-Ouest, agréablement disposée autour du Tiertgarten ; Zone culturelle au Nord-Est, élargissement de l'ancienne zone du Forum Fridericum de part et d'autre de l'îlot de la Sprée ; Zone économique au Sud servant de jonction entre les centres déjà existants du Jardin Zoologique à l'Ouest et de l'Alexander Platz à l'Est.

Les proportions du projet se distinguent par le souci de la mesure humaine. Les rapports entre les dimensions des espaces verts et ceux des volumes bâtis sont bien équilibrés. Les abords de la Sprée ont été particulièrement soignés. Les problèmes de la circulation ont été traités efficacement par l'adjonction d'une ceinture intérieure permettant de desservir rapidement les principaux quartiers. Les parkings sont bien organisés et les zones réservées aux piétons agréablement disposées. Le parti adopté pour le Forum Parlementaire au Nord est excellent et tout à fait dans l'esprit de la capitale.

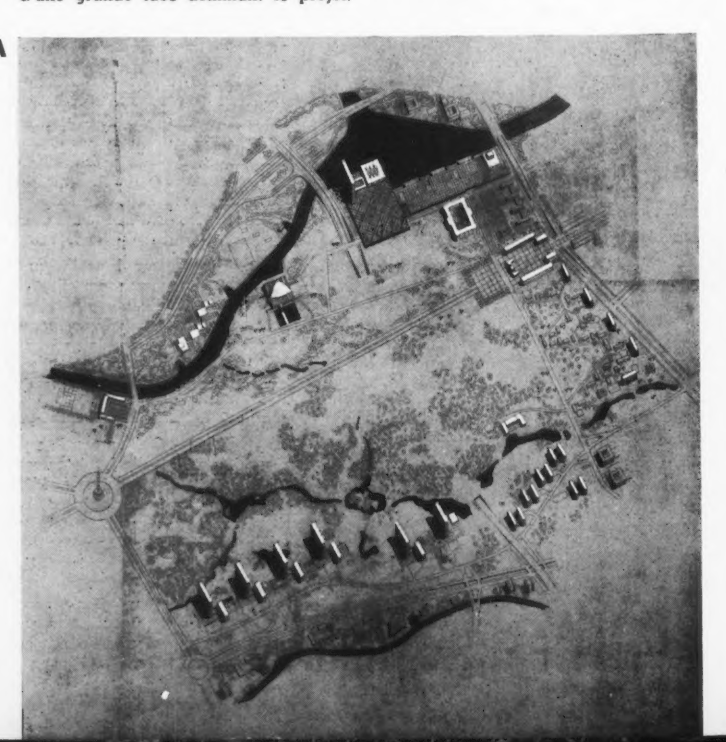
Dans son ensemble ce projet est bien équilibré, il offre une solution simple et raisonnable au problème de la reconstruction du centre de Berlin.

Les grandes lignes du projet sont à retenir plus que le détail de l'aménagement qui semble parfois trop systématique et manque d'originalité, spécialement dans les zones culturelles et économiques. L'on peut regretter l'absence d'une grande idée dominant le projet.



B

A



A. Détail de la zone administrative groupant librement autour du Tiertgarten les édifices destinés : au pouvoir législatif, le long de la Sprée, au nord ; au pouvoir exécutif, au sud ; aux missions diplomatiques, à l'est.

B. Vue du centre de la ville montrant les deux axes traditionnels de la cité. L'avenue Unter den Linden, est-ouest, terminée par la porte de Brandebourg, sur le Tiertgarten et la Firederichstrass, nord-sud, rue commerçante terminée par la gare du métro avec, à proximité, formant tête de plan, l'ensemble des institutions administratives de la ville de Berlin.

PROJET C

DEUXIÈME SECOND PRIX :

ARCHITECTES ET ING.

ET WILS EBERT,

HANS SCHAROUN

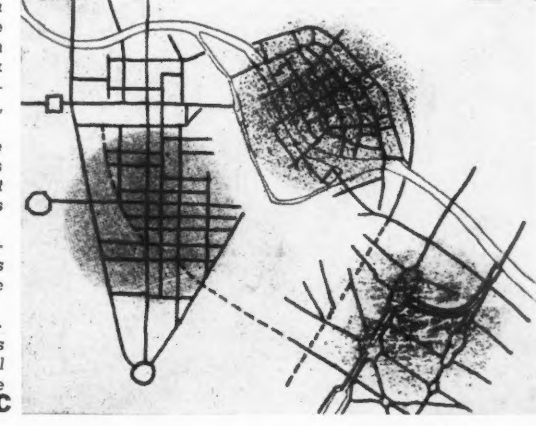

A

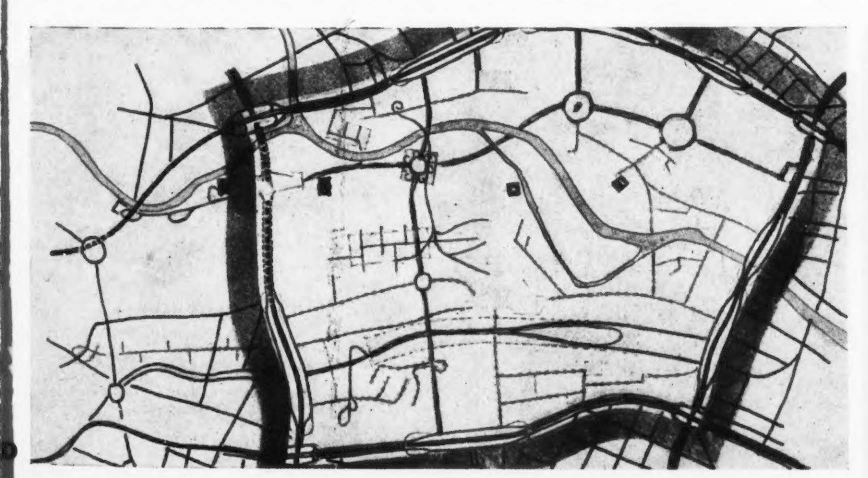
L'emplacement et la structure des différentes zones sont bons et l'auteur tire bien parti du cadre naturel et historique de la capitale. Les bâtiments administratifs sont échelonnés le long de la Sprée qui crée un lien spirituel. Les institutions culturelles sont développées à l'est dans leur ancien cadre, près de l'îlot de la Sprée ; vers le Tiertgarten, les assurances et les banques ; entre les deux la partie septentrionale de l'avenue Unter den Linden est aménagée comme centre d'achat « représentatif ». Au sud, se trouve un vaste ensemble architectonique que l'auteur nomme « la Colline », instrument de construction pour les tâches centrales de l'économie du pays.

Les espaces verts sont largement traités et mettent bien en valeur les espaces bâtis. La desserte automobile a été particulièrement étudiée et hiérarchisée depuis les tangentes qui sont dédoublées par des collecteurs secondaires en forme de boucles jusqu'aux plus petites ramifications desservant chaque immeuble. Pour « la Colline » une circulation souterraine dessert directement sur plusieurs niveaux de l'intérieur ce vaste ensemble.

L'auteur a eu le courage de préciser que tout urbanisme est lourdement grevé par le morcellement de la propriété foncière. Cet état de fait ne permet pas de développer des solutions d'ensembles valables pour notre époque. En conséquence il demande que celle-ci soit regroupée entre les mains de la Municipalité ou d'un organisme d'intérêt public.

Tout en étant largement traité ce projet reste profondément humain dans le détail des solutions proposées. L'on peut lui reprocher quelques défauts tels que la trop grande distance des parkings aux bâtiments et la mauvaise liaison des divers quartiers entre eux. Cependant le principal obstacle à sa réalisation reste celui que l'auteur a lui-même souligné : une législation mal adaptée à la création de grands ensembles urbains dignes des aspirations de notre temps.


C



C. Les systèmes de voierie des diverses époques se superposent dans la cité. Ils ont créé une subdivision du sol dont nous sommes les héritiers. Celle-ci n'est plus adaptée aux besoins contemporains. D. Ajouter un nouveau système de voies rapides à l'ancien créée le désordre et la confusion. La division du sol n'est plus valable pour l'implantation et la réorganisation des fonctions de la cité. Il faut s'en libérer et reloger chacune à son meilleur emplacement par rapport à l'ensemble, de façon à obtenir un tout organique. La desserte de chaque centre d'activité est assurée à partir des tangentes par un système de voies et de carrefours hiérarchisés.

RESULTATS DU CONCOURS :

Projet A. Premier Prix :
F. SPENGELIN, F. EGGELING ET G. PEMPELFORT, ARCHITECTES ET INGENIEURS (Allemagne).

Projet B. Premier Second Prix :
E. HARTMANN, W. NICKERL, ARCHITECTES ; F. LEHNHOFF, ARCHITECTE ; W. HORN, ARCHITECTE - PAYSAGISTE ; K. K.-H. KLEIN ET W. SCHMIDT, K. WOLF, INGENIEURS ; H.M. GROSSMANN (Allemagne).

Projet C. Deuxième Second Prix :
H. SHAROUN, INGENIEUR, ET W. EBERT, COLLABORATEUR (Allemagne).

Projet D. Premier Troisième Prix :
G.F. KERN, RAINER G. RUMMLER ET H.J. SCHROTER, INGENIEURS (Allemagne).

Projet E. Second Troisième Prix :
B. FLEISCHER, H. KREIDT, INGENIEURS ; F. KREIDT, COLLABORATEUR (Allemagne).

Projet F. Troisième Troisième Prix :
ALISON ET P. SMITHSON ET P. SIGMOND-WORKE (Grande-Bretagne).

Projet G. Premier Achat :
L. BALDASSANI, L. BICOCCHI, M. CONTI, S. CONTI, L. GRASSI ET R. MONSANI, ARCHITECTES ET INGENIEURS (Italie).

Projet H. Second Achat :
Mme M. TOURNON-BRANLY, P. DEVINOY, J. FAUGERON, B. DE LA TOUR D'AUVERGNE, ARCHITECTES (France) ; W. SCHOLTE, COLLABORATEUR (Allemagne).

Projet I. Troisième Achat :
EQUIPE W. HOLZBAUER (Autriche).

Projet J. Quatrième Achat :
W. RASPER ET H. KOLSTER, ARCHITECTES (Allemagne).

BERLIN CAPITALE

PROJET B : PREMIER SECOND PRIX

EGON HARTMANN ET WALTER NICKEL, ARCHITECTES.

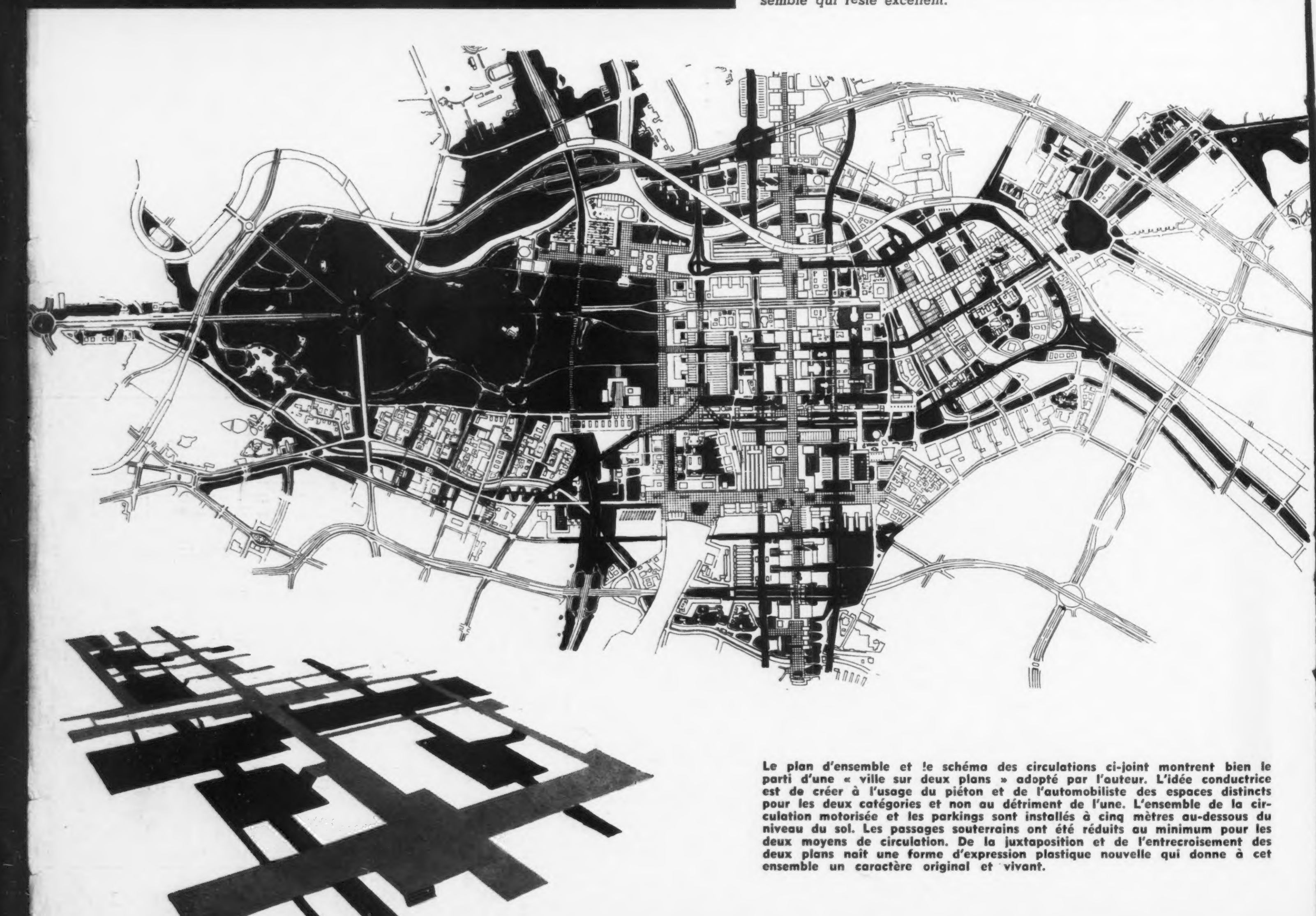
COLLABORATEURS : WORF, GROSSMANN, INGÉNIEURS. LEHNHOFF, ARCHITECTES. HORN, PAYSAGISTE. SCHMIDT, INGÉNIEUR.

L'une des caractéristiques heureuses de ce projet est de ne pas séparer les différentes zones structurales mais de les confondre, ce qui doit assurer au centre une vie urbaine intense et riche. Les organismes d'Etat et les services diplomatiques sont répartis autour du Tiertgarten. Le commerce est maintenu sur son axe traditionnel de la Friedrichstrass. Les bâtiments culturels en majorité à l'Est sont également répartis dans les autres zones.

Un quadrillage des circulations piétons et voitures sur deux niveaux distincts assure une desserte efficace et claire de toutes les zones du projet. Les parkings sont bien situés à proximité des immeubles. Le cœur de la ville se trouve entièrement dégagé et restitué aux piétons. Le réseau de circulation motorisée a été effectué avec le minimum de passages souterrains et reste techniquement réalisable sans difficulté majeure.

L'échelle des bâtiments est bonne dans son ensemble. Les accents architecturaux ont été bien situés le long de l'axe médian Est-Ouest et autour du Tiertgarten. Les volumes bâtis sont nuancés et bien mis en valeur par les espaces libres.

Par contre, il nous semble regrettable que l'auteur du projet n'ait pas tiré avantage de la liberté que lui offrait son système de circulations pour une implantation moins rigide de ses bâtiments. Les voies pour piétons auraient pu être traitées d'une façon plus souple avec des contrastes plus affirmés entre espaces de rassemblement et les cheminements eux-mêmes prévus, d'une façon générale, trop larges. Les abords de la Sprée, élément important du site, ont été négligés, celle-ci étant en quelque sorte laissée à l'arrière-plan du projet. Enfin on souhaiterait une liaison verte plus généreuse entre le Tiertgarten à l'Ouest et la zone culturelle à l'Est. Pour conclure, il faut reconnaître que tous ces défauts pourraient être corrigés sans changer le parti d'ensemble qui reste excellent.



Le plan d'ensemble et le schéma des circulations ci-joint montrent bien le parti d'une « ville sur deux plans » adopté par l'auteur. L'idée conductrice est de créer à l'usage du piéton et de l'automobiliste des espaces distincts pour les deux catégories et non au détriment de l'une. L'ensemble de la circulation motorisée et les parkings sont installés à cinq mètres au-dessous du niveau du sol. Les passages souterrains ont été réduits au minimum pour les deux moyens de circulation. De la juxtaposition et de l'entrecroisement des deux plans naît une forme d'expression plastique nouvelle qui donne à cet ensemble un caractère original et vivant.

PROJET D : PREMIER TROISIÈME PRIX. ↑

G. KERN, RAINER G. RUMMLER ET HANS J. SCHROTER, INGÉNIEURS.

Les auteurs s'en sont tenus à la trame ancienne pour remodeler le cœur de la ville essayant de conserver le caractère traditionnel de Berlin.

Le cadre de verdure de la ville a été respecté et développé à l'intérieur des divers quartiers. Le groupement des bâtiments gouvernementaux et politiques autour du Tiertgarten est bon. Cependant les aménagements d'ensemble manquent d'ampleur et le détail bien que très étudié n'est pas suffisamment nuancé suivant les diverses zones. Les solutions apportées au problème de la circulation sont bonnes et réalistes. Le centre est desservi par une ceinture intérieure. Les piétons ont leur circulation propre.

Ce projet, dont les détails ont été très poussés, est attachant par son échelle et son souci du passé. Cependant il n'a pas le caractère d'une capitale.

PROJET E : SECOND TROISIÈME PRIX. ↓

B. FLEISCHER ET H. KREIDT, INGÉNIEUR. F. KREIDT, COLLABORATEUR.

La Cité est divisée en trois zones principales (vie politique, économique et culturelle) sans toutefois que celles-ci soient séparées d'une façon trop prononcée. Cette disposition vivante se caractérise par le contour dentelé des terrains compacts et la proportion modeste des vides entre les bâtiments. Les espaces verts forment un réseau continu à l'intérieur de la cité abritant les circulations des piétons.

La circulation automobile est branchée sur le système des tangentes desservant le noyau de la ville par des routes directes.

Ce projet est d'une échelle agréable, cependant on peut reprocher aux auteurs de n'avoir pas assez différencié le type de leurs constructions. Par ailleurs il n'a pas l'ampleur souhaitée pour une capitale.

PROJET F - 3e TROISIÈME PRIX : ALISON ET PETER SMITHSON, ARCHITECTES. SIGMOND-WONKE, ASSISTANT.

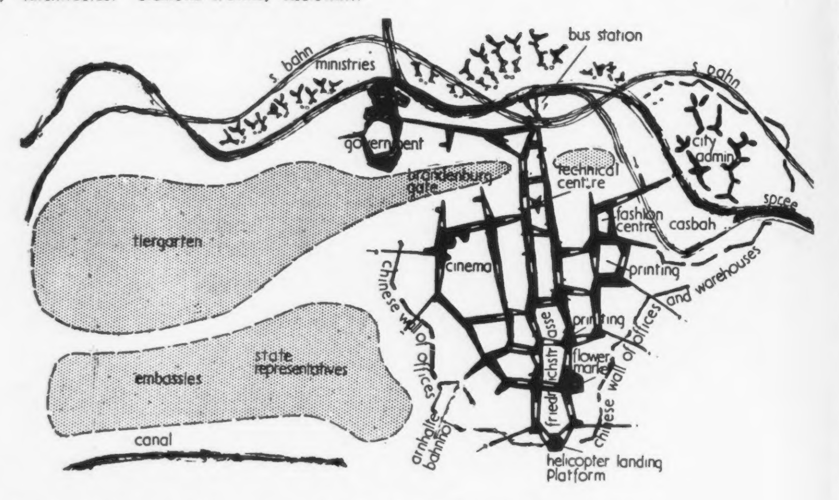
Ce projet est caractérisé par l'adoption d'un système de circulations sur deux plans : réseau actuel pour la circulation motorisée, réseau plate-forme surélevée de 10 m où les piétons accèdent par escaliers roulants.

La conception urbaine est celle « d'un profil tourné intérieurement vers le centre de la ville ». Sur la périphérie une ceinture de bâtiments commerciaux, hauts, facilement desservis et entourés de verdure ; au centre, des bâtiments bas groupant le commerce de détail et les édifices culturels ; le long de la Sprée les institutions politiques et au Sud du Tiergarten les services diplomatiques ; le centre de gravité est marqué par un bâtiment circulaire : le Centre de la Technique, bâtiment symbolique de l'unification de l'Allemagne.

La réalisation, envisagée par étages, n'est pas fixée dans tous ses détails, ce qui justifie une présentation très schématique.

Le système est sur le plan théorique d'un grand intérêt : il offre une solution logique et simple pour la structure et la croissance organique du centre d'une grande ville.

Le jury reproche à ce projet d'avoir trop peu tenu compte des données existantes et de ne pas résoudre le problème posé par Berlin capitale.



PROJET G - PREMIER ACHAT :

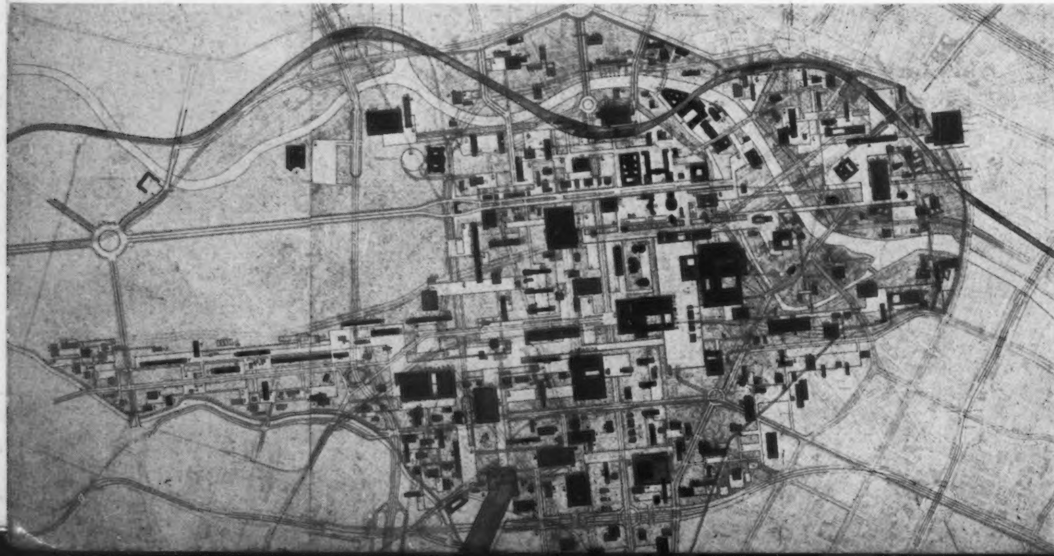
L. BALDASSANI. L. BICOCCHI, M. CONTI, S. CONTI L. GRASSI ET R. MONSANI, ARCHITECTES



Le cœur de la ville a été étudié en fonction des courants venant de l'extérieur. La circulation est nettement délimitée sur deux plans (routes surélevées) laissant au piéton l'usage de la totalité du sol.

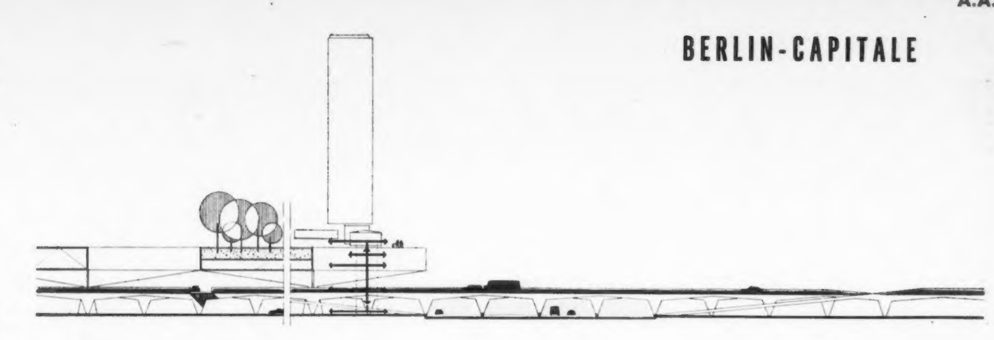
Les diverses zones économiques et culturelles s'interpénètrent afin de favoriser les échanges et la vie sociale. De grands espaces couverts rectangulaires sont aménagés spécialement à cet effet. Cette dernière disposition, bien coordonnée avec le système de circulation envisagé, aurait pu donner au centre un caractère extrêmement vivant s'il avait été étudié dans le détail.

Ce projet, malheureusement resté au stade d'un schéma, n'a pas convaincu le jury.



PROJET H. SECOND ACHAT

MARION TOURNON-BRANLY, M. DEVINOY. J. FAUGERON
ET B. DE LA TOUR D'AUVERGNE, ARCHITECTES.
W. SCHLOTE, ASSISTANT.

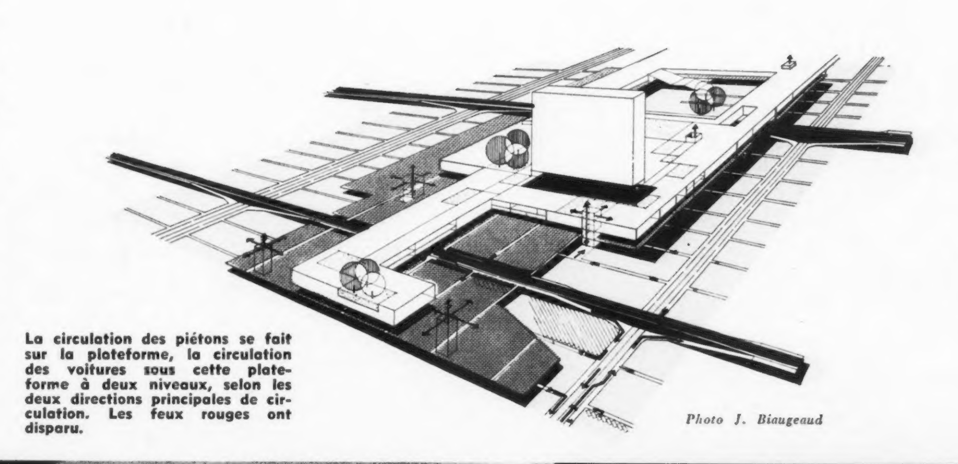


La solution proposée est de placer au centre de l'agglomération berlinoise une vaste plate-forme de 1.500 m × 1.500 m qui donnerait à Berlin un ensemble architectural déterminant son caractère.

La vieille ville était axée sur Unter den Linden, qui, au travers du Parc, puis des Palais, conduisait à l'ancienne cité.

La ville neuve, accrochée à l'axe historique, domine l'ensemble de l'agglomération. Un vaste caisson de 5 mètres d'épaisseur contient les sous-sols des immeubles, les canalisations, les réserves de terre pour les jardins suspendus ; il est supporté tous les 50 mètres par des voiles armés de 10 mètres de hauteur.

L'aménagement de la plate-forme surélevée à laquelle se rattachent les diverses fonctions confère au projet une grande unité et permet de préserver tout autour le maximum d'espaces verts. La troisième dimension a été utilisée efficacement. Le principe des circulations sur trois niveaux est intéressant, mais présente des difficultés pour le raccordement entre les deux niveaux de circulation automobile. Le profil de la ville est bien étudié, mais le jury a critiqué l'alignement de tours et le bâtiment de 54 étages destiné à l'administration de la ville ne trouvent pas leur justification comme éléments dominants. On peut regretter également que le projet soit fermé au nord du côté de la Sprée.



La circulation des piétons se fait sur la plateforme, la circulation des voitures sous cette plateforme à deux niveaux, selon les deux directions principales de circulation. Les feux rouges ont disparu.

Photo J. Biaugeaud



BRASILIA

NOUVELLE CAPITALE DU BRÉSIL

Ce numéro porte témoignage d'une réalité bien vivante. Brasilia, la nouvelle capitale du Brésil, n'est plus un projet abstrait. On peut voir, dans cette publication comme dans l'Exposition organisée par l'Ambassade du Brésil à Paris, au nouveau siège de l'Unesco, en coopération avec cet organisme et le concours de « L'Architecture d'Aujourd'hui », les nombreux bâtiments érigés ou en construction.

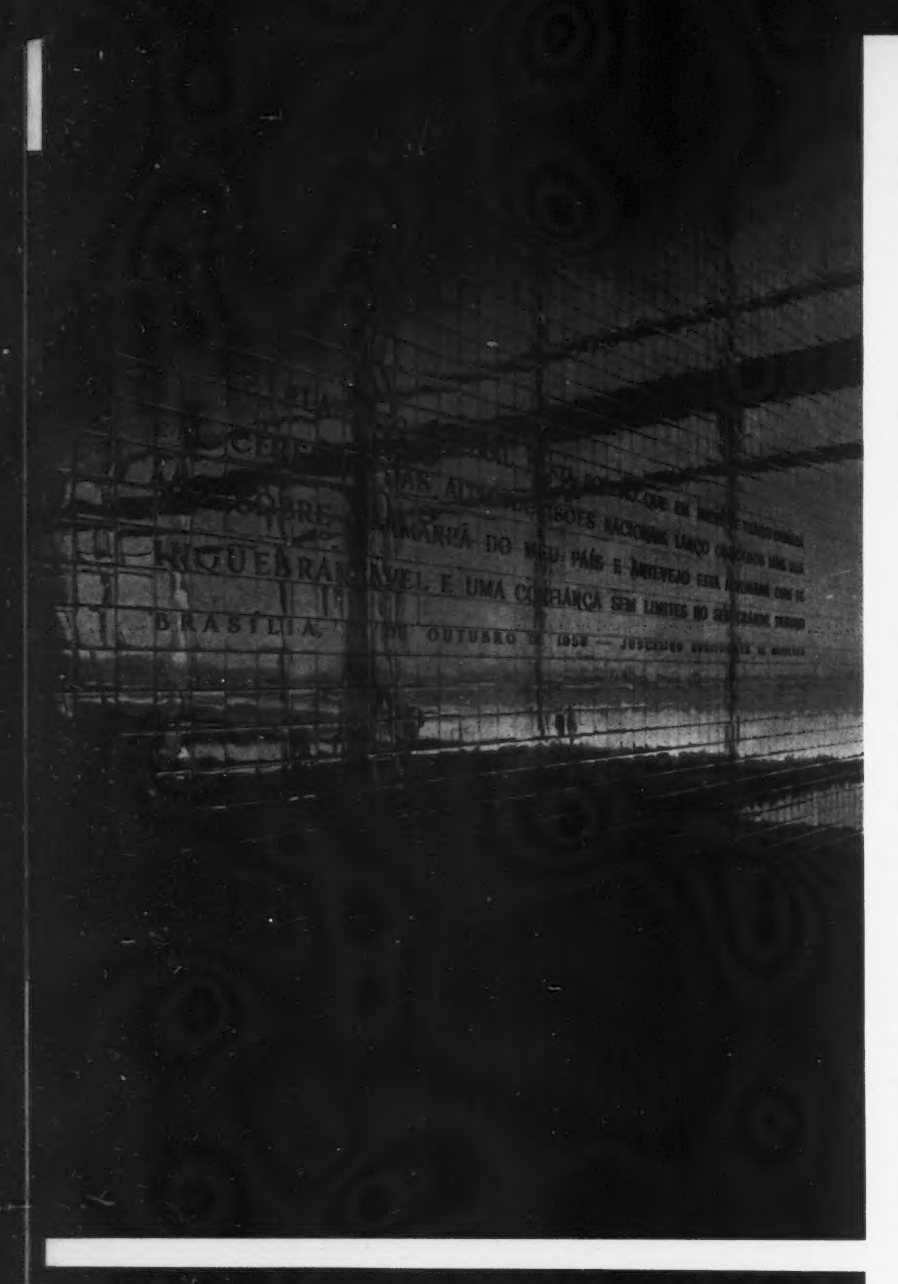
Le plan de Lucio Costa et les conceptions architecturales d'Oscar Niemeyer se traduisent par un immense chantier, d'une ampleur inhabituelle, qui fait surgir d'une région jusqu'alors presque désertique, au cœur même du Brésil, des avenues et des palais, des écoles et des églises, des habitations et des lacs, des routes et des aérodromes.

Grâce à la décision du Président Juscelino Kubitschek, un siècle et demi à peine après sa constitution en nation libre, le Brésil exprime, par le béton et la pierre, une idée qui lui était chère, celle d'avoir une capitale au centre même du pays. Là, en effet, pourront mieux se connaître et se rencontrer ceux qui sont appelés à poursuivre ensemble une tâche commune. Brasilia sera le creuset où se fondront toutes les tendances propres aux diverses régions et se renforcera l'unité magnifique de notre pays.

Nous sommes très fiers, nous Brésiliens, que notre nouvelle capitale puisse être un exemple d'urbanisme, d'architecture et de technique ; qu'elle représente vraiment l'esprit contemporain, qu'elle soit belle dans sa simplicité, humaine dans son audace, brésilienne dans son universalité.

Les pages que « L'Architecture d'Aujourd'hui » a bien voulu consacrer à notre nouvelle capitale, offriront, je l'espère, l'idée concrétisée d'un vieux rêve qui se réalise.

CARLOS ALVES DE SOUZA,
Ambassadeur du Brésil à Paris.



« De ce haut-plateau central, de cette solitude qui sera bientôt le cerveau d'où partiront les hautes décisions nationales, je jette un regard, une fois de plus, sur l'avenir de mon pays et j'entrevois cette aurore avec une foi inébranlable et une confiance sans limite dans la grandeur de son destin. »

Juscelino KUBITSCHEK.

SIGNIFICATION DU TRANSFERT DE LA NOUVELLE CAPITALE

PAR J.-O. DE MEIRA PENNA

CHEF DES SERVICES CULTURELS AU MINISTÈRE DES RELATIONS EXTÉRIEURES DU BRÉSIL

L'idée de transférer la capitale du Brésil au cœur du pays est un vieux rêve national. Ce projet, très ancien, a pour double but de répondre aux besoins croissants d'une nation en plein essor et d'amorcer l'aménagement des vastes régions de l'intérieur, Rio de Janeiro s'étant révélée, à certains égards, impropre à demeurer le siège de notre vie politique.

Cette idée avait germé en 1789 lorsque, pour la première fois, fût envisagée la constitution du Brésil en nation libre ; peu après en 1823, l'un des héros de l'Indépendance, José Bonifacio, écrivit un rapport sur la nécessité et la manière de construire une nouvelle capitale à l'intérieur des terres. Dans la première constitution républicaine de 1891, une forte majorité parlementaire appuya l'amendement sur le transfert, amendement qui, depuis, a été reproduit dans la Constitution de 1946.

Les études préliminaires au choix du site ayant été concluantes, celui-ci fût définitivement adopté le 24 avril 1955. Le nouveau district fédéral s'étendra sur un vaste plateau, à 1.000 m au-dessus du niveau de la mer, dans l'Etat de Goias, à proximité des limites de l'Etat de Minas Gerais, à 940 km de Rio de Janeiro (latitude 15° 47', longitude 47° 55' W.G.).

En septembre 1956, la Compagnie d'urbanisation de la nouvelle capitale (Novacap), organisme dépendant de l'Etat, fût créée afin d'établir les plans et de prendre en charge la construction de la ville. Oscar Niemeyer est alors invité à diriger le Département d'architecture de la Novacap et il remet les projets des édifices officiels mis aussitôt en chantier.

En mars 1957, est ouvert un grand concours pour le plan pilote de la nouvelle capitale. Plus de soixante architectes et urbanistes brésiliens y prennent part. Le jury international se compose de membres éminents, parmi lesquels nous citerons : André Sive aujourd'hui disparu, Papadaki et Sir William Holford, Lucio Costa est lauréat de ce concours.

Le président Juscelino Kubitschek a déclaré, à plusieurs reprises, qu'il a l'intention de terminer son mandat gouvernemental à Brasilia. Par une loi fédérale, approuvée à l'unanimité, le siège du gouvernement devra être officiellement transféré le 21 avril 1960. Cette gigantesque entreprise de construire une capitale en trois ans doit tout à l'enthousiasme du Président, dont l'énergie, la volonté et l'intérêt qu'il porte à sa réalisation, sont le gage même d'une brillante réussite.

Afin de comprendre les difficultés qu'implique ce transfert, il est utile de connaître les caractéristiques anthropo-géographiques de la formation et du développement du pays. Le Brésil s'étend sur un vaste territoire de 8.500.000 km² et, sur le plan humain, il en est encore au stade semi-colonial par suite d'un déséquilibre dans la répartition des richesses, de son aspect politique, social, du degré de culture de la population et de la concentration de celle-ci sur le littoral, en particulier dans la région méridionale du pays, comprenant les Etats de Minas Gerais, Sao-Paulo, Rio de Janeiro, Parana et Rio Grande do Sul. Le transfert du gouvernement pourra endiguer cette tendance à la concentration urbaine vers le triangle industriel que représentent Rio-Sao-Paulo-Belo Horizonte, déplaçant une partie de la population vers les régions de l'Ouest, actuellement sous-peuplées. Brasilia peut être considérée comme un moyen artificiel de l'Etat destiné à attirer les migrations humaines qui, venant du Nord, déferlent sur ce grand bassin industriel. Elle aura un rôle historique à remplir, un rôle de pionnier, dans la grande tradition des Bandeiras, de ces expéditions hardies qui, au XVII[e] siècle, ont conquis pour le Brésil un des plus vastes territoires du monde.

D'autre part, ce transfert a pour but de renforcer l'unité nationale en donnant au gouvernement plus de sérénité, loin de la grande ville cosmopolite de Rio, avec ses influences pernicieuses et ses passions. Rio est une ville magnifique, aux vitrines luxueuses, mais elle détourne l'attention publique de l'intérieur du pays, pauvre et arriéré. Certes, la nouvelle capitale ne sera pas une panacée à tous les maux économiques et sociaux dont nous souffrons, mais un lieu d'où une administration efficace pourra se dévouer, dans de meilleures conditions d'ambiance matérielle et psychologique, à rechercher les solutions aux problèmes nationaux.

Lorsqu'il y a un mois, un groupe d'architectes, réuni sous les auspices de l'Unesco, est venu visiter ce vaste chantier, l'un d'eux Piccinato, l'urbaniste italien bien connu, après avoir parcouru le Palais de l'Aurore, s'est tout à coup exclamé en voyant le président Kubischek sauter à bord d'un hélicoptère tout blanc pour une tournée d'inspection : « Bagdad ! Mille e una notte ! » Voilà bien ce qu'est Brasilia : sinon un conte des Mille et une nuits, certainement un miracle de l'urbanisme et de l'architecture.



Eléments du rapport de Lucio Costa concernant son projet d'urbanisme pour Brasilia (1).

. . . .

« Le caractère libéral de l'accès au concours a limité, dans une certaine mesure, la recherche de ce qu'importe réellement, c'est-à-dire la conception urbanistique de la ville proprement dite, car celle-ci ne sera pas, dans le cas présent, la résultante de la planification régionale, mais bien sa cause. C'est sa fondation qui donnera naissance, ultérieurement, au développement planifié de la région. Il s'agit là d'un acte délibéré de possession, d'une sorte de défrichement, relevant encore de la tradition coloniale. Et ce que l'on demande à chaque concurrent, c'est d'exprimer comment, selon lui, une telle ville doit être conçue.

Elle ne doit pas être conçue comme un simple organisme capable de remplir, d'une manière satisfaisante et sans aucun effort, les fonctions propres à une ville actuelle. Elle ne peut être seulement « *urbs* », mais « *civitas* », avec tous les attributs inhérents à une capitale. C'est pourquoi la condition première est que l'urbaniste soit imprégné de dignité et de noblesse d'intention. De cette attitude fondamentale découlent l'ordonnancement, le sens des rapports et de la mesure capables de donner à l'ensemble projeté le caractère monumental que l'on souhaite. Monumental, non dans le sens de l'ostentation, mais dans le sens vrai du mot, dans l'expression consciente, pour ainsi dire, ce qu'il vaut et signifie. Ville planifiée pour le travail ordonné et efficient, mais ville agréable et vivante, aussi propre à la détente qu'aux échanges intellectuels, apte à devenir, avec le temps, non seulement le centre gouvernemental et administratif, mais encore un des foyers culturels les plus lucides et sensibles du pays.

Ceci dit, voyons comment est née, s'est définie et développée la présente solution :

1. Elle est née du geste premier de celui qui désigne un site ou en prend possession : deux axes se croisant à angle droit, soit le signe même de la croix (fig. 1, voir page suivante).

2. Il a été recherché ensuite l'adaptation à la topographie locale, à l'écoulement naturel des eaux, à la meilleure orientation possible, en recourbant l'un des axes pour le contenir dans le triangle équilatéral qui définit la surface urbanisée (fig. 2, voir page suivante).

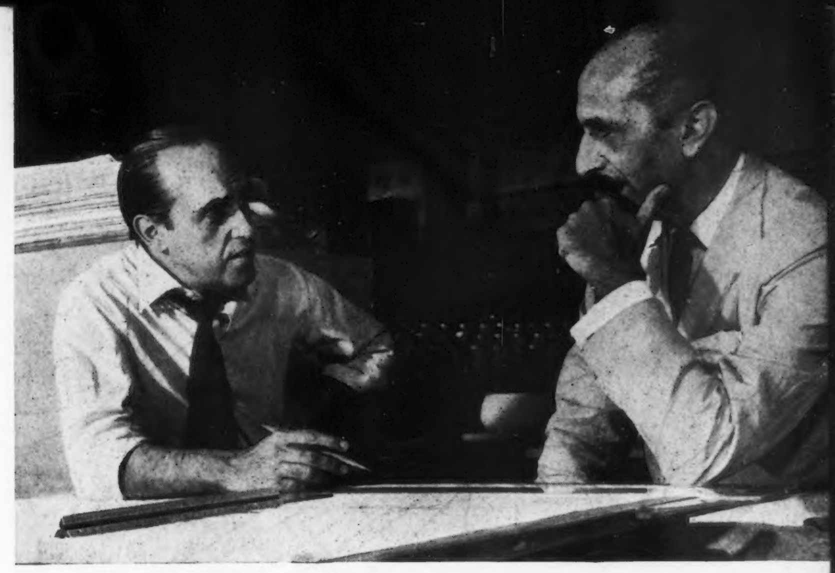
3. Ensuite, avec l'intention d'appliquer à l'urbanisme les principes les plus généreux de la technique routière, y compris la suppression des croisements, on a donné à l'axe courbe correspondant aux voies d'accès naturelles la fonction de desserte principale, avec pistes centrales de circulation rapide et pistes latérales pour la circulation locale. Le gros des secteurs résidentiels a été placé le long de cet axe.

4. Découlant de cette concentration résidentielle, les centres civique et administratif, les secteurs culturels, de loisirs, de sports, le secteur administratif de la municipalité, les zones destinées aux casernes, entrepôts et ravitaillement, aux petites industries locales et, enfin, à la gare de chemin de fer, se sont ordonnés et disposés naturellement le long de l'axe transversal, devenu ainsi l'axe monumental du système. Latéralement, à l'intersection des deux axes, mais participant à l'axe monumental par leur fonction et leur intégration à la composition de l'ensemble, ont été placés les secteurs des banques et immeubles commerciaux, celui des sièges d'entreprises et professions libérales, et aussi les vastes secteurs affectés au commerce de détail.

5. L'intersection de cet axe monumental avec l'axe routier résidentiel a imposé la création d'une grande plate-forme, libérée de tout trafic, excepté celui des voitures venant y stationner, lieu dégagé où a été placé, logiquement, le centre des loisirs de la ville, avec les cinémas, théâtres et restaurants.

6. La circulation automobile vers les autres secteurs se poursuit à sens unique sous la plate-forme, fermée aux extrémités latérales, mais ouverte sur les côtés plus grands (fig. 3). Cet espace, affecté en grande partie au stationnement, comporte la station terminale des lignes interurbaines d'autobus, accessible aux voyageurs depuis le niveau supérieur de la plate-forme. Seules les pistes de vitesse s'enfoncent et deviennent souterraines dans la partie centrale de ce niveau inférieur qui descend lentement jusqu'à se niveler avec l'esplanade du secteur des ministères.

7. Ainsi, grâce à l'aménagement de trois trèfles complets dans chaque branche de l'axe routier et à d'autres passages souterrains, la circulation des voitures et des autobus se fait aussi bien dans la partie centrale que dans les secteurs résidentiels *sans aucun croisement*.



Oscar Niemeyer et Lucio Costa à Brasilia.

En ce qui concerne la circulation des poids lourds, un réseau secondaire autonome a été établi, avec croisements à signalisations, mais sans aucun croisement ou interférence avec le système principal, excepté au-dessus du secteur sportif. Ce réseau accède aux immeubles du secteur commercial au niveau du sous-sol et contourne le centre civique en contrebas avec des galeries d'accès dans le terre-plein.

8. Ainsi, fixé le réseau général de la circulation automobile, ont été établies, aussi bien dans les secteurs centraux que dans les secteurs résidentiels, des trames autonomes pour la circulation locale des piétons, afin de leur garantir le libre usage du sol, sans pour autant pousser cette séparation systématiquement jusqu'à des extrêmes anti-naturels.

Il ne faut pas oublier, en effet, que l'automobile n'est plus, aujourd'hui, l'ennemie inconciliable de l'homme, elle est domestiquée et fait déjà, pour ainsi dire, partie de la famille. La voiture ne se « déshumanise » en reprenant vis-à-vis du piéton un aspect menaçant et hostile que lorsqu'elle s'incorpore à la masse anonyme du trafic. Il faut alors les séparer l'un de l'autre, mais sans perdre de vue que, dans certaines conditions, et pour la commodité réciproque, la coexistence s'impose. »

. . . .

22. « Reste le problème du processus d'utilisation du sol afin de le rendre accessible aux capitaux privés. Je crois que les terrains des « quadras » ne doivent pas être lotis et je suggère, au lieu d'une vente de *lots*, une vente de *quote-parts* dont la valeur dépendra du secteur en cause et du gabarit, afin de ne pas nuire à la planification actuelle et aux éventuelles modifications dans la distribution interne des « quadras ». Je crois aussi que cette planification devrait, de préférence, précéder la vente des quote-parts, mais rien ne s'oppose à ce que les acheteurs d'un assez grand nombre de quote-parts soumettent à l'approbation de la Compagnie un projet particulier d'urbanisation pour un carré déterminé, et que la Compagnie elle-même, non seulement facilite à ces Sociétés immobilières l'acquisition de quote-parts, mais fonctionne, en grande partie, comme Société immobilière elle-même. Et je crois aussi que le prix des quote-parts, variable selon la demande, devrait comprendre un pourcentage fixe destiné à couvrir le montant des frais du projet, ce qui rendrait possible l'invitation de certains architectes, aussi bien que l'ouverture de concours pour l'urbanisation et l'édification des carrés qui ne seraient pas étudiés par le Département d'Architecture de la Compagnie elle-même. Et je suggère encore que l'approbation des projets soit faite en deux étapes : avant-projet et projet définitif, afin de permettre une sélection préalable et un contrôle efficace de la qualité des constructions.

Un processus analogue a été envisagé pour les secteurs du commerce de détail, des banques et sièges d'entreprises, les secteurs des professions libérales, dont les projets devaient être élaborés au préalable de façon à pouvoir être divisés en sous-secteurs et unités autonomes sans nuire à l'intégrité architecturale, et être mis en vente par parcelles, la construction proprement dite pouvant être partiellement ou totalement à la charge des intéressés, de la Compagnie ou des deux ensemble.

23. En somme, cette solution est aisée à comprendre puisqu'elle se caractérise par la simplicité et la clarté du tracé original, ce qui n'exclue pas, comme on l'a vu, la variété dans le traitement des parties, chacune conçue selon la nature particulière de sa fonction ; de là découle l'harmonie d'exigences apparemment contradictoires.

. . . .

Ayant une structure si nettement définie, la réalisation de la ville est facile : deux axes, deux terre-pleins, deux pistes larges dans un sens, une route dans l'autre, route qui pourra être construite en plusieurs étapes, d'abord les pistes centrales avec un trèfle de chaque côté, ensuite les pistes latérales qui seront aménagées au fur et à mesure du développement normal de la ville.

Les canalisations pourront toujours être placées sur les bandes vertes contiguës aux pistes de roulement. Les carrés seront seulement nivelés et définis par les ceintures vertes gazonnées et plantées d'arbres, dès que possible, mais sans chaussées d'aucune sorte ni trottoir. D'une part, technique routière, de l'autre, technique paysagiste de parcs et jardins. Brasilia, capitale aérienne et routière, ville-parc, rêve archi-séculaire du Patriarche.

(1) Projets du concours de Brasilia (voir *Aujourd'hui*, n° 13, juin 1957).



Plan-pilote et dessins originaux de Lucio Costa.

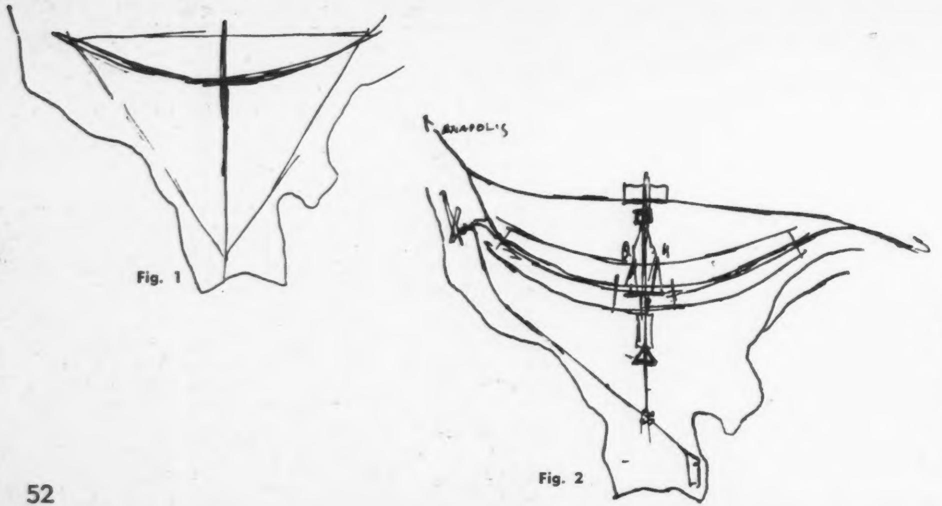


Fig. 1

Fig. 2

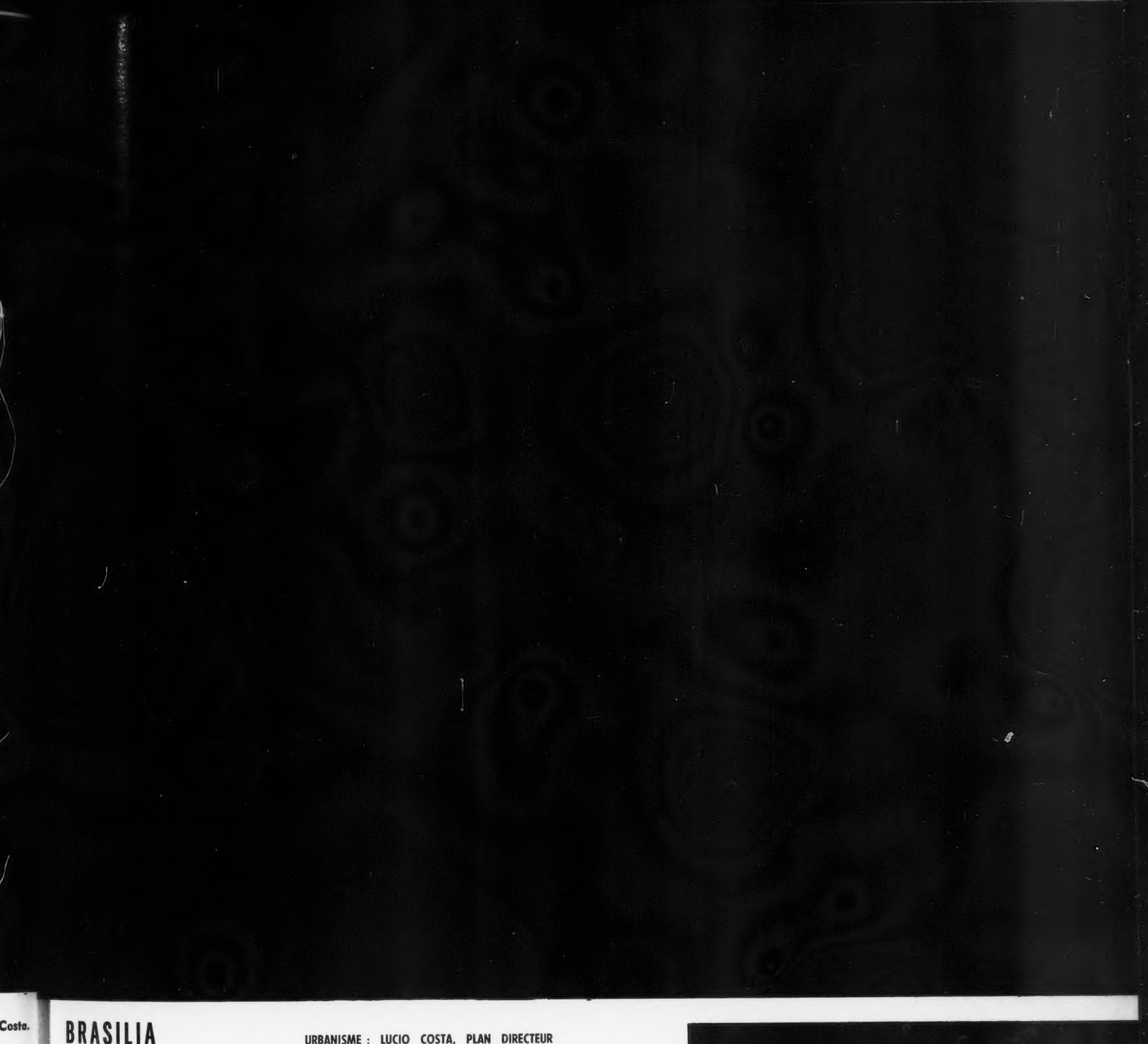


Fig. 3

Nous présentons ici en vis-à-vis le plan-pilote original élaboré par Lucio Costa pour le concours organisé en mars 1957 et trois des schémas qui accompagneient le projet, exprimant : fig. 1, les axes du système ; fig. 2, le parti général ; fig. 3, l'organisation des voies souterraines sous la grande plateforme.

Le plan directeur, actuellement en voie de réalisation, suit très précisément les grandes lignes du plan-pilote ; cependant, quelques modifications ont été apportées, notamment en ce qui concerne le rapprochement de la ville par rapport au lac artificiel.

Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, nous reviendrons sur cette importante réalisation.



BRASILIA

URBANISME : LUCIO COSTA, PLAN DIRECTEUR

PLAN PILOTE : 1. Place des Trois-Pouvoirs. 2. Ministères. 3. Cathédrale. 4. Secteur culturel. 5. Secteur spectacles et loisirs. 6. Secteur des banques et bureaux. 7. Secteur commercial. 8. Hôtels. 9. Tour de radio-télévision. 10. Secteur sportif. 11. Place municipale. 12. Casernes et gendarmerie. 13. Gare de chemins de fer. 14. Dépôts. 15. Cité Universitaire. 16. Secteur des ambassades. 17. Zones résidentielles « quadras ». 18. Habitations individuelles en bandes continues. 19. Horticulture et plantation d'arbres fruitiers. 20. Jardin botanique. 21. Jardin zoologique. 22. Club de golf. 23. Gare routière. 24. Yacht-Club. 25. Palais de l'Alvorada, résidence du Président. 26. Club Hippique. 27. Foires et expositions. 28. Cimetière. 29. Aéroport.

PLAN DIRECTEUR : 1. Place des Trois-Pouvoirs. 2. Ministères. 3. Cathédrale. 4. Secteur culturel. 5. Secteur spectacles et loisirs. 6. Secteur des banques et bureaux. 7. Secteur commercial. 8. Hôtels. 9. Tour de radio-télévision. 10. Secteur sportif. 11. Place municipale. 12. Casernes et gendarmerie. 13. Gare de chemins de fer. 14. Dépôts. 15. Cité Universitaire. 16. Secteur des ambassades. 17. Zones résidentielles. 18. Habitations individuelles jumelées. 19. Double « Super Quadra ». 20. Jardin botanique. 21. Jardin zoologique. 22. Gare routière. 23. Yacht-Club. 24. Palais de l'Alvorada, résidence du Président. 25. Brasilia Palace Hôtel. 26. Foires et expositions. 23. Club Hippique. 28. Cimetière. 29. Aéroport. 30. Club de golf. 31. Observatoire. 32. Alimentation : commerce de gros, abattoirs, réserves, etc. 33. Imprimeries et photogravures. 34. Dépôts.

Vue aérienne juin 1958



TÉMOIGNAGES PAR OSCAR NIEMEYER

Mes travaux de Brasilia marquent incontestablement, avec mon projet pour le Musée de Caracas, un tournant décisif dans ma carrière d'architecte. Cette nouvelle orientation d'esprit est basée sur la recherche de la concision et de la pureté, et caractérisée aussi par une plus grande préoccupation des problèmes fondamentaux de l'architecture.

Ce n'est pas sans avoir mûrement réfléchi que j'ai atteint cette étape qui représente un changement radical dans ma manière de concevoir et surtout de réaliser mes projets. Il ne s'agit pas là d'une formule différente adaptée à des problèmes nouveaux, mais le résultat d'une révision honnête, et à froid, de l'ensemble de mon œuvre.

En réalité, c'est à mon retour au Brésil, après avoir parcouru l'Europe de Lisbonne à Moscou, en observateur attentif des problèmes inhérents à ma profession, que mon attitude a changé.

Jusqu'alors j'avais apprécié l'architecture brésilienne, malgré ses qualités évidentes, avec certaines réserves. Je croyais et je crois encore que, sans une juste répartition des richesses permettant d'atteindre toutes les sphères de la population, le but essentiel de l'architecture, c'est-à-dire sa fonction sociale ne pouvait être que sacrifiée.

Bien que je n'aie jamais cessé de m'intéresser à ma profession, j'en arrivais à considérer l'architecture comme quelque chose de secondaire par rapport à l'essentiel que représente le bonheur des hommes, ou comme un exercice analogue à un sport... mais rien de plus.

Un tel état d'esprit admettait une forme de dilettantisme, une certaine négligence, que mon côté insouciant et bohême m'amenait à accepter. Je prenais trop de commandes, je les exécutais à la hâte, me fiant à l'habileté et à la capacité d'improvisation dont je me jugeais capable.

Ce manque de foi, dû au trouble que me causaient les contradictions sociales, m'a conduit, dans bien des cas, à négliger certains problèmes et à adopter une tendance parfois excessive à l'originalité, encouragé dans ce sens par les propres intéressés qui voulaient, par cela, donner plus de résonance à leurs programmes même au détriment de la simplicité de construction, de la logique et de l'économie.

Il est vrai que je reconnais seulement comme miennes les œuvres auxquelles j'ai pu me consacrer pleinement et que je présente dans les revues et publications techniques, mais même parmi ces œuvres-là, j'en trouve auxquelles il aurait été plus sage de renoncer.

Je n'ai nullement l'intention de me renier ou de dénigrer l'ensemble de mes travaux. Bien au contraire, je les vois comme des facteurs positifs dans l'évolution du mouvement architectural brésilien auquel ils ont apporté, au moment opportun, de par leur élan et leur sens créateur, une contribution effective.

Dans mon cas, le premier impératif est de réduire le nombre des commandes et de refuser celles qui visent exclusivement à des buts commerciaux, afin de me consacrer totalement aux réalisations essentielles.

Mes recherches porteront, en ce qui concerne mes nouvelles études, sur la simplification de la forme plastique et la réponse précise aux problèmes fonctionnels et constructifs. Dans ce sens, j'adopte maintenant des solutions simples, concises, géométriques, tout en tenant compte d'une hiérarchie des valeurs, du caractère architectural et des nécessités d'unité et d'harmonie entre les bâtiments ; enfin, pour chacun d'eux, une expression issue de leur propre structure dûment intégrée dans la conception plastique originale.

Dans ce but, j'en suis venu à éviter les solutions recoupées ou composées de nombreux éléments difficiles à contenir dans un volume pur et défini, les revêtements inclinés et les formes libres qui, mal comprises par quelques-uns, se transforment en une exhibition ridicule de systèmes arbitraires et de caractéristiques opposées. Je dois me garder aussi de tomber dans un faux purisme, dans une formule stricte et monotone, de tendance industrielle, demeurant toujours conscient des immenses possibilités offertes par le béton armé, mais toujours vigilant pour que ces possibilités ne se transforment pas en une barrière infranchissable, mais permettent l'épanouissement des idées et des innovations.

C'est en obéissant fidèlement à ces principes que je travaille depuis le projet du Musée de Caracas, dont la conception est d'une pureté et d'une concision incontestables. Et je continue maintenant par les constructions de Brasilia, auxquelles j'apporte toute mon attention, non seulement parce qu'il s'agit là vraiment d'une grande œuvre, mais encore à cause des événements antérieurs à son développement ; j'avais refusé, en effet, de prendre en charge l'élaboration du plan pilote, car je luttais alors avec l'Institut des Architectes du Brésil pour organiser le concours public qui a eu lieu ; je me réservais seulement la tâche de concevoir les édifices gouvernementaux, suite naturelle des travaux que j'ai réalisés d'une manière ininterrompue depuis 1940, pour le préfet, le gouverneur et, plus tard président, Juscelino Kubitschek.

En ce qui concerne donc les travaux de Brasilia qui, je l'espère, seront mes œuvres définitives, j'ai dû résoudre trois problèmes différents : celui du bâtiment isolé permettant de donner libre cours à l'imagination tout en respectant des caractéristiques déterminées, celui de l'édifice monumental dans lequel le détail plastique cède le pas à la grande composition et, enfin, la solution d'ensemble qui exige, avant tout, unité et harmonie.

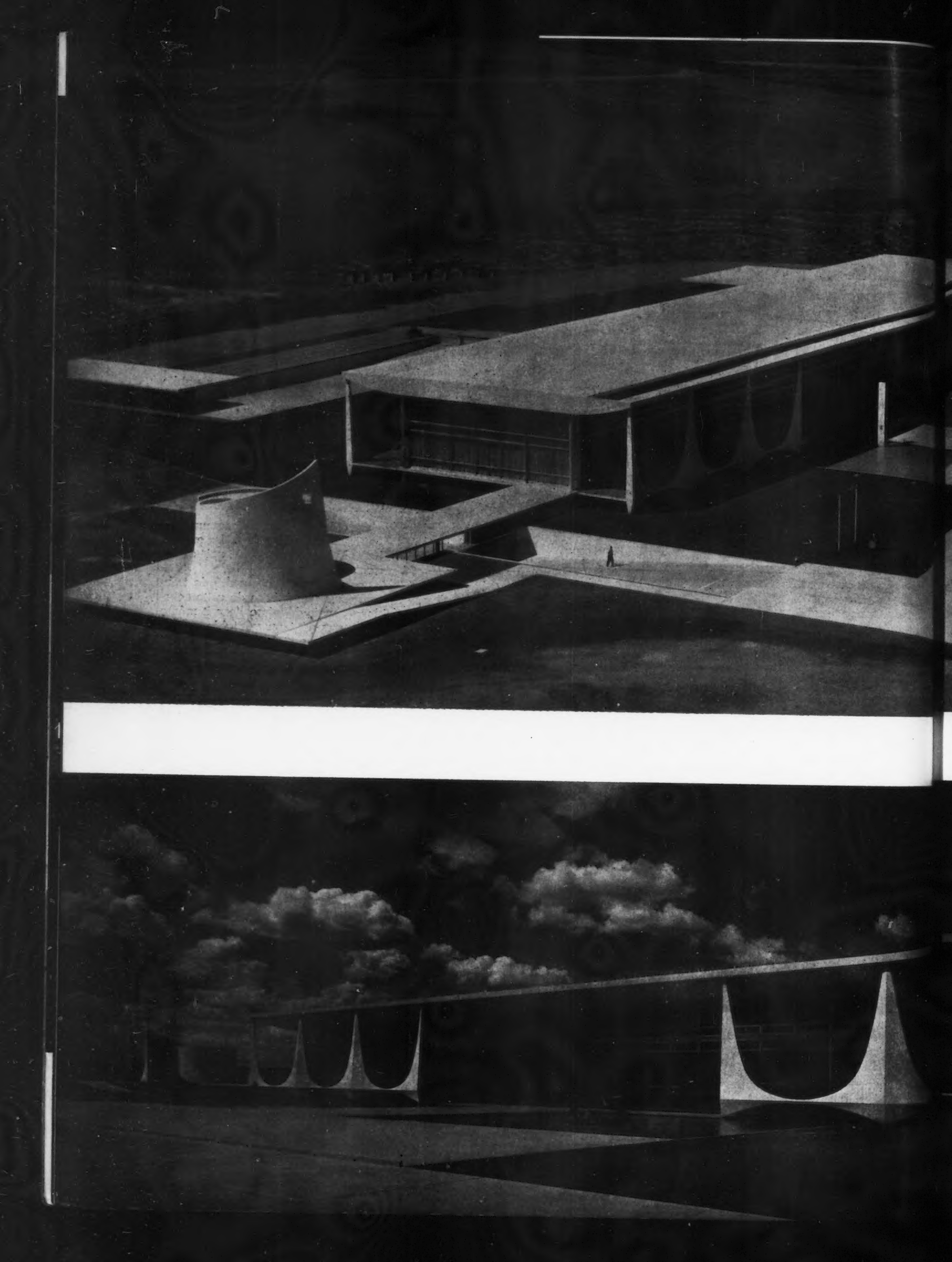
Pour le Palais de l'Alvorada, mon objectif a été de trouver une formule qui ne se limitât pas à faire de cette construction une grande résidence, mais définisse l'esprit même et la noblesse dont doit être empreint un véritable palais. Pour cela, j'ai tiré parti de la propre structure du bâtiment qui lui confère à la fois légèreté, dignité et ce quelque chose d'aérien... comme si la construction se posait doucement sur le sol. Dans ce but, les éléments porteurs s'amincissent aux extrémités, permettant de donner à la dalle du premier étage une épaisseur minimum (15 cm). Le bâtiment exprime bien la synthèse forme-structure.

Pour le Congrès, l'idée initiale a été d'affirmer le rapport entre les éléments plastiques répondant à des fonctions différentes, en les traitant dans leur ensemble et individuellement, comme des formes pures et équilibrées. Ainsi, la ligne horizontale de la compositions s'affirme dans l'immense esplanade en contraste avec les verticales des blocs de bureaux et les salles de réunions plénières se détachent du tout, créant avec les autres éléments ce jeu de volumes qui est l'essence même de l'architecture et que Le Corbusier définit si bien : « L'architecture est le jeu savant, correct et magnifique des formes sous la lumière. »

Pour la place des Trois-Pouvoirs, la recherche de l'unité a été ma préoccupation. Pour cela, j'ai conçu un élément structural, sorte de commun dénominateur aux deux Palais — celui du Gouvernement et celui de la Haute-Cour — afin d'assurer à l'ensemble cette sobriété et cet équilibre des grandes places européennes, sans préjudice de l'échelle des valeurs exigée par le magnifique plan de Lucio Costa.

Voilà quelles sont actuellement mes directives en tant qu'architecte et, si elles s'orientent maintenant dans le sens d'une plus grande pureté et de plus de simplicité, elles sont cependant basées sur la même conception créatrice, la seule qui puisse engendrer une véritable œuvre d'art.

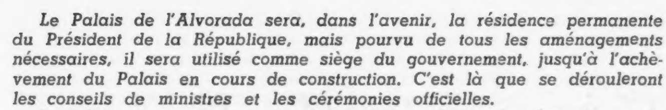
Ces réalisations auxquelles je donne le meilleur de moi-même, car je suis convaincu de leur importance, pourront, je l'espère, prendre tout leur sens avec le temps, se révéler à la fois utiles et durables, mais transmettre aussi un peu de beauté et d'émotion.


1

PALAIS DE L'ALVORADA

OSCAR NIEMEYER, ARCHITECTE
JOAQUIM CARDOZO, INGÉNIEUR POUR LE BÉTON ARMÉ
AFRANIO BARBOSA DA SILVA, INSTALLATIONS TECHNIQUES
ANNA MARIA NIEMEYER, AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS





Le Palais de l'Alvorada sera, dans l'avenir, la résidence permanente du Président de la République, mais pourvu de tous les aménagements nécessaires, il sera utilisé comme siège du gouvernement, jusqu'à l'achèvement du Palais en cours de construction. C'est là que se dérouleront les conseils de ministres et les cérémonies officielles.

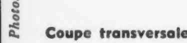
Le bâtiment se compose de deux parties : l'une, de réception et de travail avec salles de réunion, bureaux, bibliothèque, occupant le niveau principal relié par une galerie couverte à la chapelle ; l'autre, qui constitue la résidence proprement dite, se développe au niveau supérieur.

« Pour le Palais de l'Alvorada, déclare Oscar Niemeyer, nous avons essayé de suivre les principes de simplicité et de pureté qui caractérisèrent, dans le passé, les grandes œuvres de l'architecture. C'est pourquoi nous avons évité des solutions où les éléments secondaires tels que : balcons, auvents, brise-soleil, prennent trop d'importance. Notre parti est essentiellement basé sur la recherche de l'unité, afin que l'expression plastique découlât seulement des proportions du bâtiment et de sa propre structure. Ainsi, nous avons porté tout notre effort sur la conception des éléments porteurs, la distance qui les sépare, leur forme et leurs proportions, dictées par les nécessités techniques et l'effet plastique recherché.

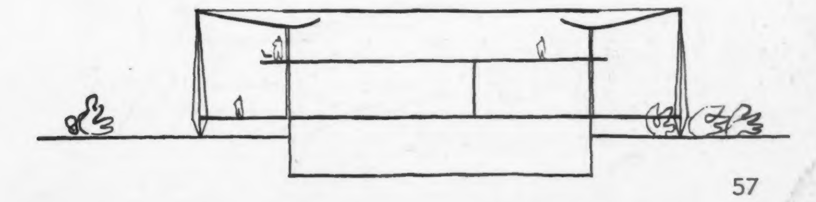
Le jeu des volumes et le rythme de ces éléments porteurs confèrent à l'ensemble une haute tenue architecturale.



Photos Gautherot



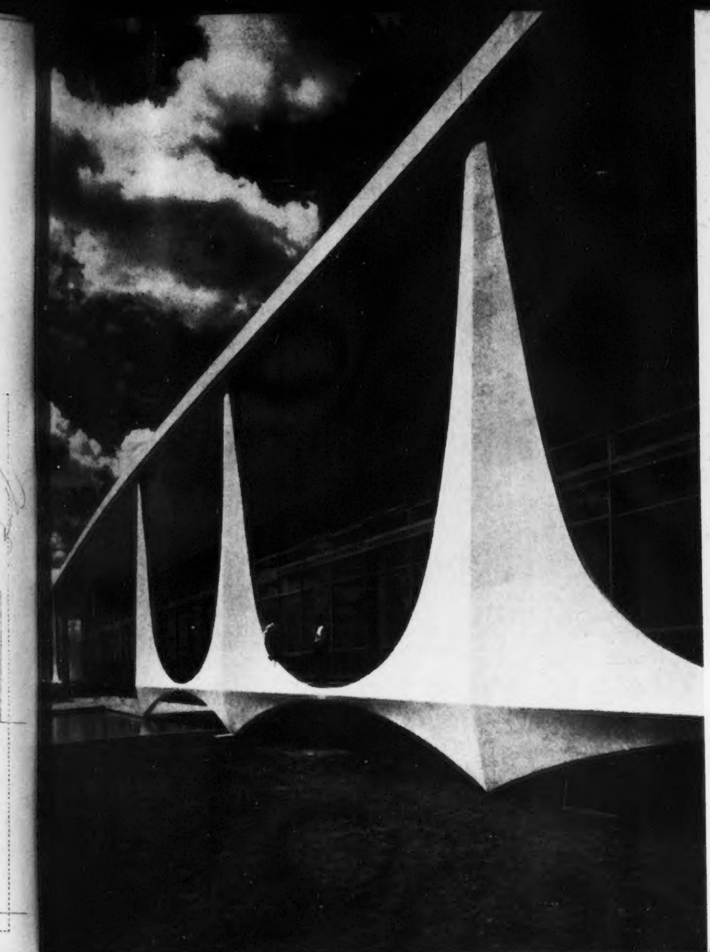
Coupe transversale

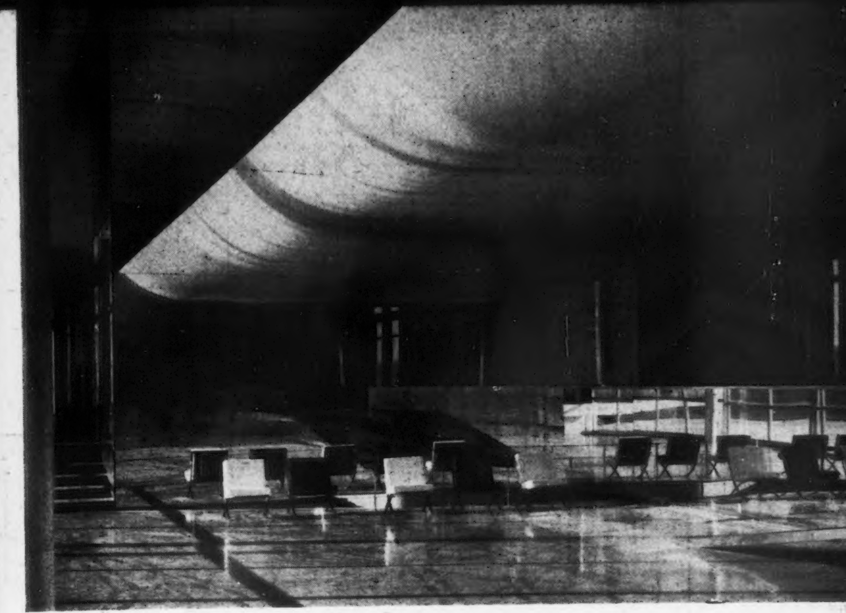


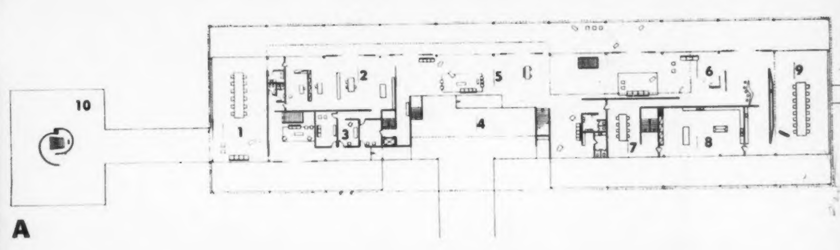
PALAIS DE L'ALVORADA

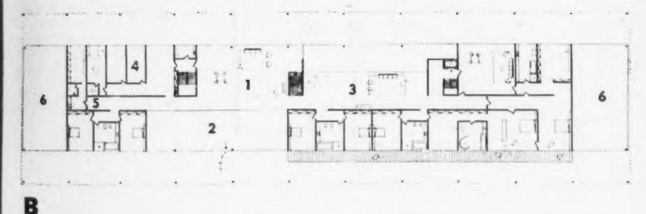


Niveau semi-enterré. 1. Grand hall. 2. Vestiaires. 3. Hall d'entrée du Président. 4. Salle d'attente, huissiers. 5. Petit auditorium. 6. Cuisine, office et dépendances. 7. Garage. 8. Buanderie. 9. Restaurant du personnel. 10. Logement du personnel.






A


B

A. Niveau principal : Réception. 1. Salle de conférence. 2. Cabinet du Président. 3. Secrétariat privé. 4. Vide du grand hall. 5. Hall de réception. 6. Grand salon. 7. Salle à manger. 8. Office, en communication avec la cuisine située au-dessous. 9. Repas officiels. 10. Chapelle.

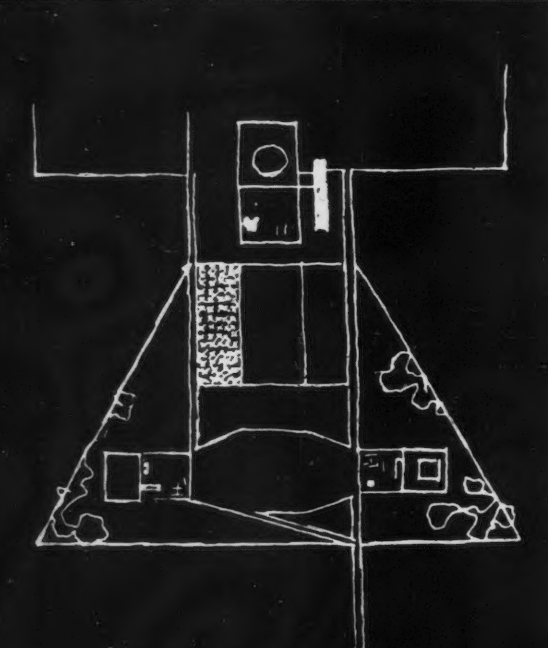
B. Niveau supérieur : appartement privé du Président : 1. Living-room. 2. Vide du grand hall. 3. Hall des chambres. 4. Office et repas rapides. 5. Salles de gymnastique et d'hygiène. 6. Vide des galeries latérales.

Le Palais de l'Alvorada est aujourd'hui achevé. Répondant à un programme exceptionnel, l'architecte s'est attaché à donner à l'ensemble une unité dont se dégage une impression de réelle grandeur. Il a recherché également une intégration des arts plastiques à l'architecture. Citons, en particulier, les fresques de Portinari, Saldanha, Anisio Medeiros, le tapis de Calvacanti, une sculpture d'André Bloc, en laiton poli, haute de trois mètres, qui vient d'être placée dans les jardins et une autre de Cheschiatti que l'on peut voir dans la grande photographie présentée en vis-à-vis de l'article d'Oscar Niemeyer.

Dans le même esprit, Afranio Barbosa da Silva, et la propre fille de l'architecte, Anna-Maria Niemeyer, ont étudié les aménagements intérieurs.

Les diverses parties correspondant aux trois niveaux du bâtiment ont été traitées différemment en fonction de leurs rôles respectifs. Ainsi, les grands volumes des halls et salles de réception sont affirmés par les revêtements en marbre et en bois d'essences rares et par une sélection très rigoureuse des éléments mobiliers, dont les lignes sobres s'harmonisent heureusement à l'ensemble. Dans les autres parties, bureaux de la présidence et appartements privés, ont été placés certains meubles brésiliens de l'époque baroque qui donnent une note d'intimité. L'éclairage, dont les sources de lumière sont souvent invisibles, contribue à créer une ambiance à la fois discrète et vivante.





PLACE DES TROIS POUVOIRS

LUCIO COSTA, URBANISTE

OSCAR NIEMEYER, ARCHITECTE

Ci-dessus : Plan de la place des Trois-Pouvoirs. En réserve blanche, les bâtiments. En bleu clair, avenues et terre-plein secondaires. En noir, terre-plein principal.

Ci-contre : Schéma original de Lucio Costa.

En page vis-à-vis : Maquette d'ensemble du projet tel qu'il se réalise. A gauche, la Haute Cour ; à droite, le Palais du Gouvernement. Au centre, au second plan, le Palais du Congrès National et les deux blocs administratifs.

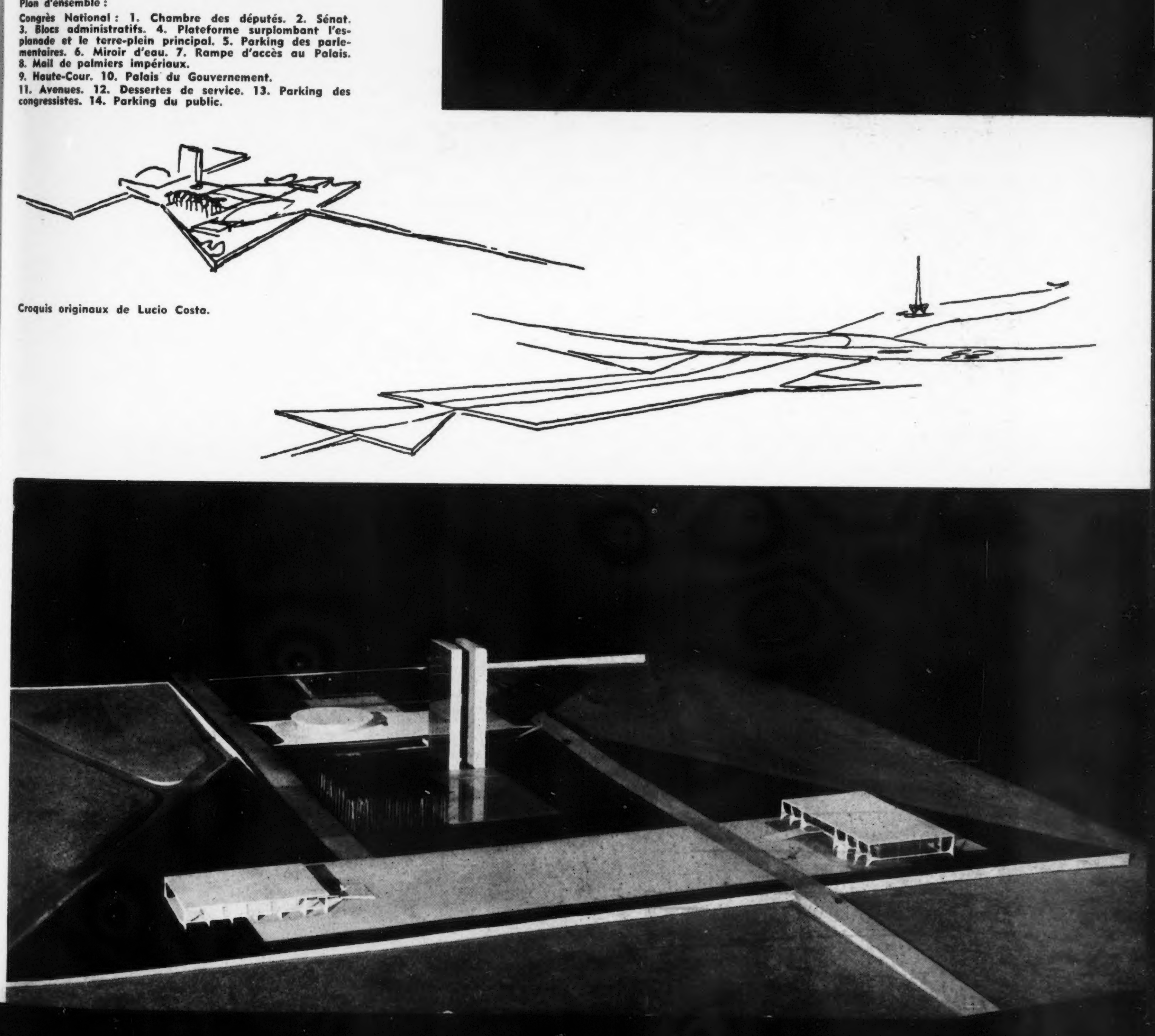
Les trois édifices autonomes destinés aux pouvoirs fondamentaux : législatif, exécutif et judiciaire, ont trouvé, dans le triangle équilatéral relevant de la plus haute antquité, la forme élémentaire appropriée à les contenir.

Surplombant la verdure environnante, laissée à l'état naturel, a été créé un terre-plein triangulaire limité par un mur de soutènement en pierre apparente. On accède à ce terre-plein par la rampe de l'autoroute qui le relie au Palais de l'Alvorada et à l'aéroport.

A chaque angle de l'espace ainsi défini appelé place des Trois-Pouvoirs ont été implantés l'un de ces bâtiments ; ceux du Gouvernement et de la Haute-Cour à la base, et celui du Congrès au sommet du triangle. Ce dernier est à la jonction du terre-plein principal et de la grande esplanade aménagée sur un terre-plein secondaire de niveau plus élevé et de plan rectangulaire, limité aussi par un mur de soutènement en pierre apparente.

Cette application, à notre époque, selon une conception et des procédés actuels, d'une technique orientale millénaire, confère à l'ensemble un caractère monumental imprévu.

Plan d'ensemble :
Congrès National : 1. Chambre des députés. 2. Sénat. 3. Blocs administratifs. 4. Plateforme surplombant l'esplanade et le terre-plein principal. 5. Parking des parlementaires. 6. Miroir d'eau. 7. Rampe d'accès au Palais. 8. Mail de palmiers impériaux.
9. Haute-Cour. 10. Palais du Gouvernement.
11. Avenues. 12. Dessertes de service. 13. Parking des congressistes. 14. Parking du public.



Croquis originaux de Lucio Costa.

CONGRÈS NATIONAL

Le Congrès National, composition majeure de la place des Trois-Pouvoirs et de la ville, apparaîtra dans toute son ampleur en raison des vastes dégagements qu'offrent la place elle-même et l'esplanade.

L'ensemble comporte deux parties distinctes : un bâtiment de trois étages et de plan rectangulaire (200 m × 80 m), abritant les salles plénières, siège du pouvoir législatif, et deux immeubles jumelés hauts de 45 m, destinés aux services administratifs et bureaux des parlementaires.

La solution adoptée de grouper dans un même bâtiment la Chambre et le Sénat ne nuit en rien à leur indépendance, mais permet une organisation plus complète et plus rationnelle des services communs : bibliothèques, foyers, restaurants, salles d'attente et d'audiences, cabinets des présidents, vice-présidents, leaders des partis politiques, etc. Les salles elles-mêmes, dont la conception en volume est différente, sont prévues pour 700 députés, 100 sénateurs, 200 journalistes et un public de 1.000 personnes.

La disposition judicieuse du plan assure, en outre, des circuits différenciés pour les parlementaires, les invités, la presse, le personnel et le public. Ces circuits sont d'ailleurs soumis à une certaine souplesse d'affectation. Les parlementaires accéderont au bâtiment principal depuis l'un des parkings aménagés au sol ou, lors des cérémonies officielles, par le grand hall. Le public sera conduit, depuis l'esplanade, par la rampe d'accès, au niveau principal où sont répartis : foyers, parloirs des parlementaires et entrées des tribunes de la Chambre et du Sénat. Au niveau supérieur, autour des salles plénières, et en liaison directe avec elles, sont groupés les secrétariats, bureaux des traducteurs, archives, etc.

Les deux blocs de 25 étages comporteront tous les services administratifs : bibliothèques, restaurants et 600 bureaux.

Pour information complémentaire, se reporter à notre publication précédente. Voir *A.A.* n° 76, février 1958 (pages 78 et 79).

Ci-dessus : Coupe d'ensemble et de détail : 1. Hall des députés et sénateurs. 2. Hall du public. 3. Plate-forme. 4. Tribune du public. 5. Niveau inférieur des salles de séances plénières. 6. Services.

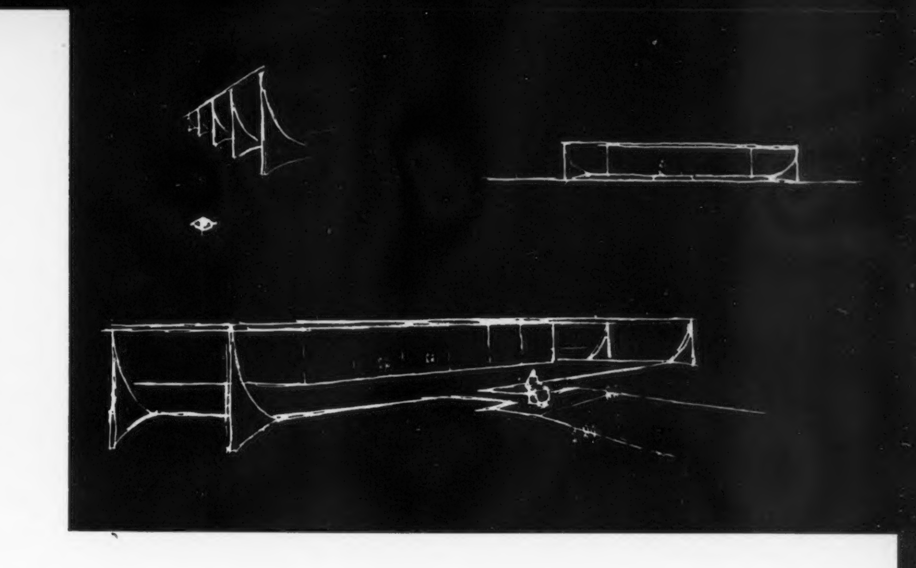
HAUTE - COUR

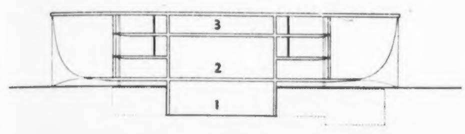
OSCAR NIEMEYER. ARCHITECTE

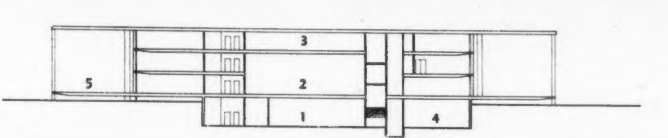
Ce palais, destiné à la plus haute institution du pouvoir judiciaire, le Tribunal Suprême Fédéral, est un bâtiment de plan rectangulaire, dont le volume simple et concis se compose avec les autres édifices de la place des Trois-Pouvoirs.

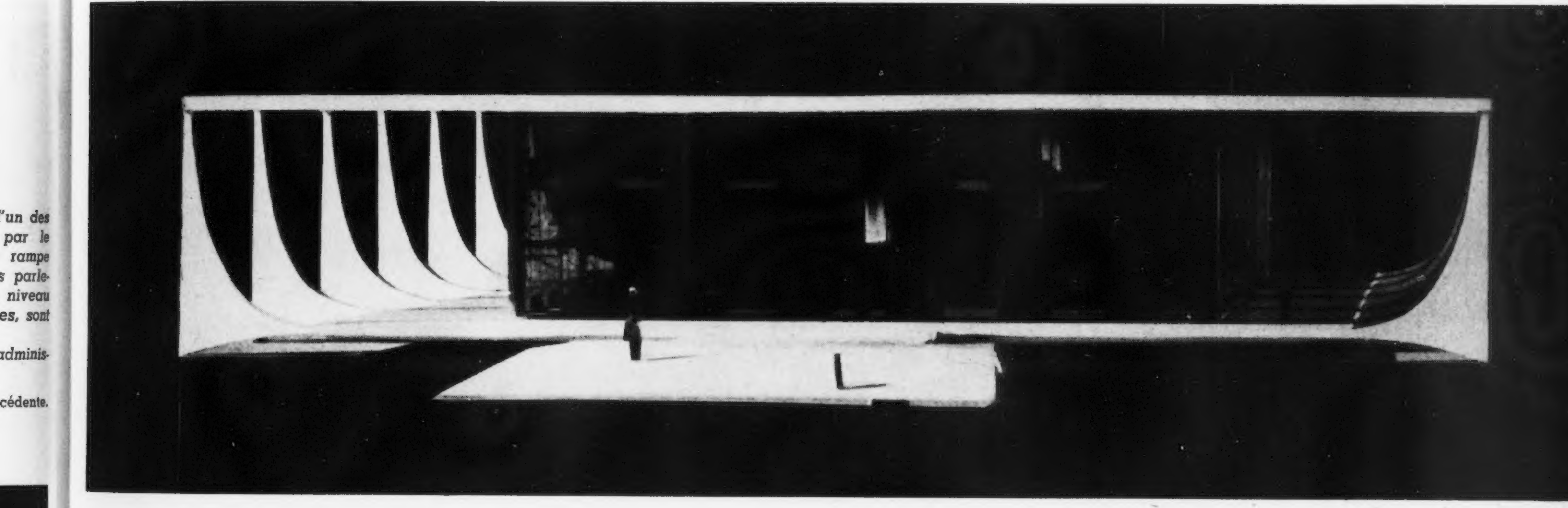
Une rampe d'accès qui, par sa forme et son ampleur, confère au bâtiment un caractère monumental, conduit au niveau principal à des halls différenciés pour le public, les magistrats, les avocats et le personnel administratif. Ces halls communiquent avec les salles respectivement affectées au public, aux membres du corps judiciaire et aux services. L'on accède depuis ces salles, par des entrées différentes, à la Cour de justice, se développant, à double hauteur, au centre du bâtiment. Sur le pourtour, une galerie ouverte ménage une zone abritée du soleil, utile en raison du climat.

Au-dessus du niveau principal, de part et d'autre de la Cour de justice, ont été répartis : salons de réception et cabinets des magistrats ; au niveau supérieur : bibliothèque et administration ; au niveau supérieur semi-enterré : archives, installations mécaniques et garages.



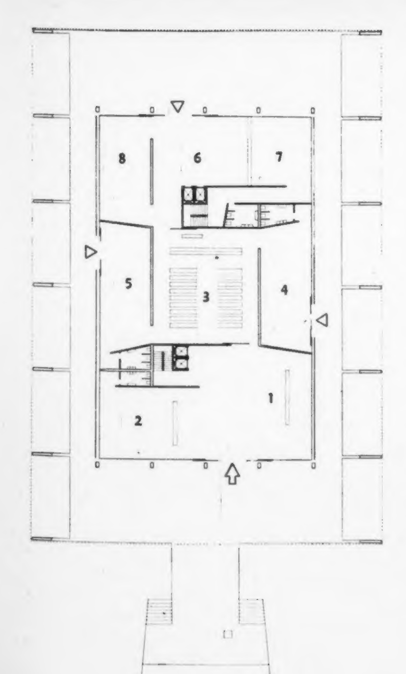






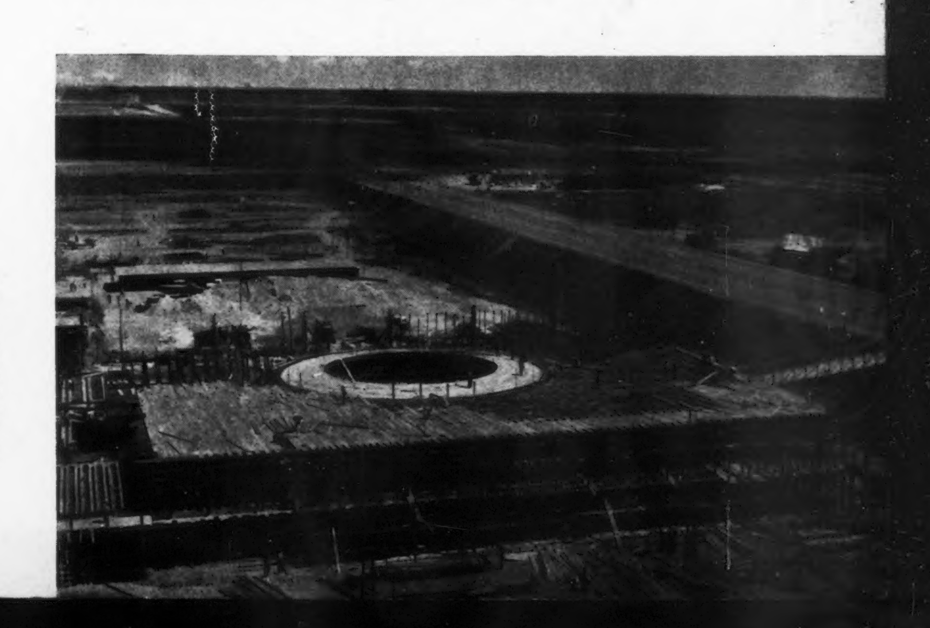
Ci-dessus : Dessin original de Niemeyer et maquette du Palais de la Haute-Cour.
Ci-dessous et en page de gauche : Vues de chantier du Palais du Congrès (oct. 58).

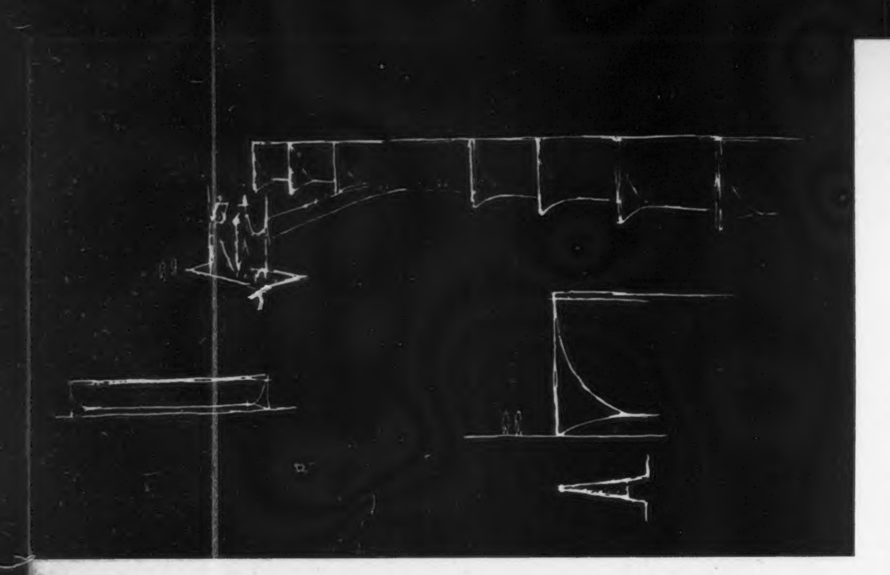
En page vis-à-vis : Maquette d'ensemble de la Place des Trois Pouvoirs et des Trois Palais. Le Congrès au premier plan, et, de gauche à droite, au second plan, le Palais du Gouvernement et la Haute-Cour.



Coupes : 1. Archives. 2. Cour de Justice. 3. Bibliothèque. 4. Garage. 5. Galerie ouverte.

Niveau principal : 1. Renseignements. 2. Gardien et huissiers. 3. Cour de Justice. 4. Salle des magistrats. 5. Hall du public. 6. Secrétariat. 7. Contrôle. 8. Salle de délibération.



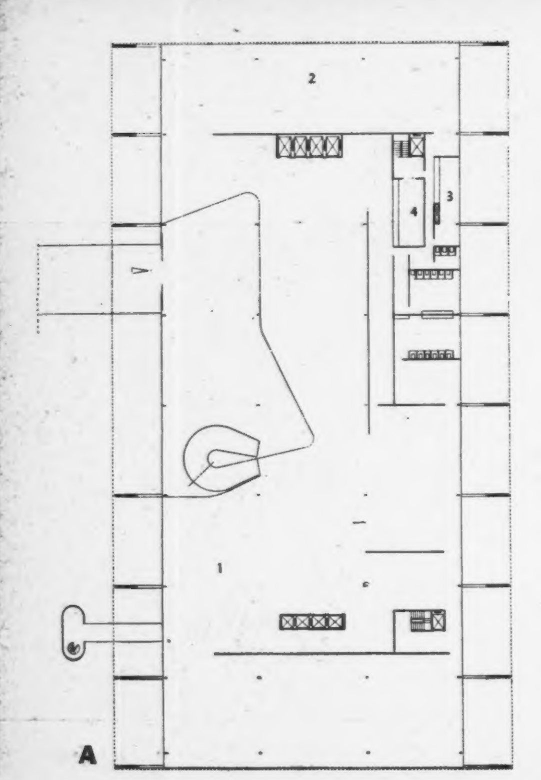


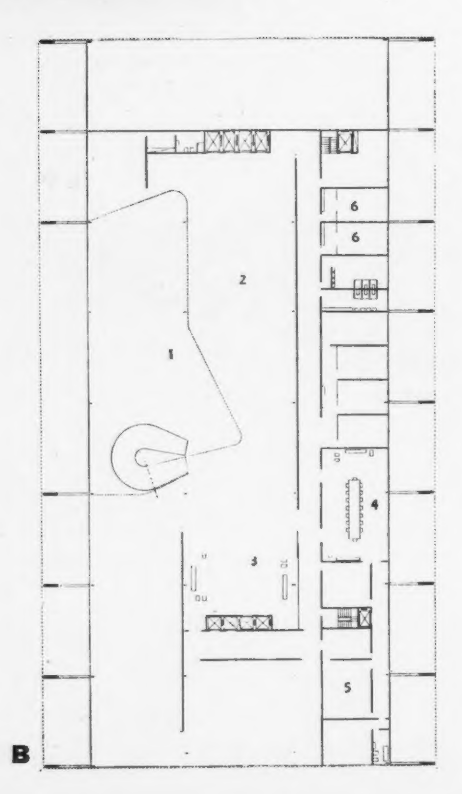
PALAIS DU GOUVERNEMENT

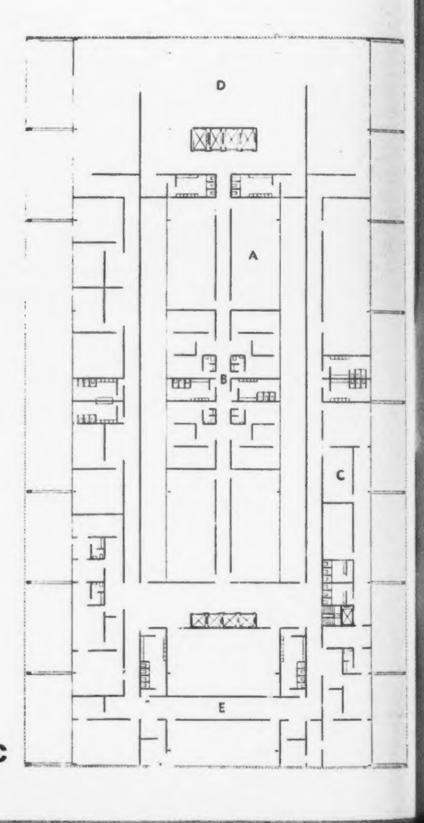
OSCAR NIEMEYER. ARCHITECTE

Siège du pouvoir exécutif, cet édifice abritera essentiellement le cabinet de travail du Président de la République, les salles d'audiences et de réceptions, la salle du conseil des ministres, tous les bureaux des maisons civile et militaire, ainsi que les services complémentaires appropriés.

Afin de donner à la place des Trois-Pouvoirs une unité architecturale en répondance à l'harmonie et à l'équilibre du plan d'urbanisme, Oscar Niemeyer a recherché, pour les bâtiments de ce Palais et de la Haute-Cour, un système de structure analogue dans lequel les éléments porteurs sont de même forme, mais de proportions et dispositions différentes pour chacun d'eux.







BANQUES ET AUTARCHIES



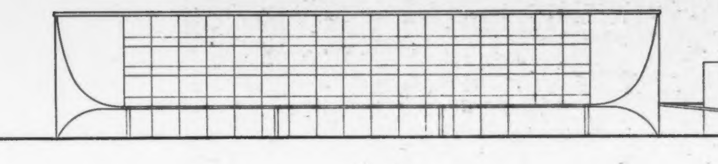
URBANISME : LUCIO COSTA. ARCHITECTURE : OSCAR NIEMEYER

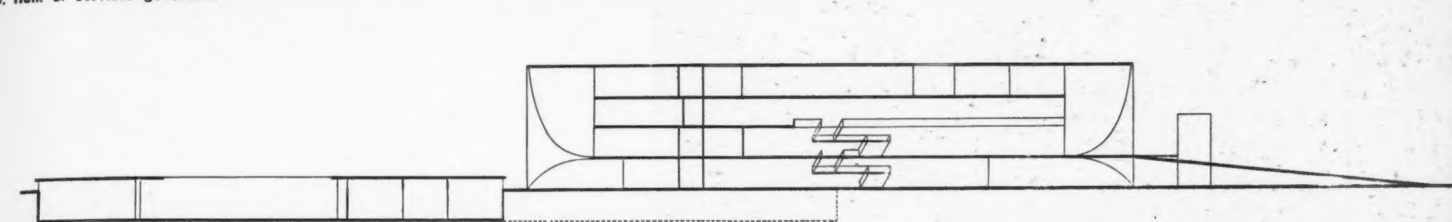
Situé à proximité du point de jonction des deux axes de la ville, ce secteur (6, sur le plan pilote actuel) comprend deux parties distinctes, l'une réservée aux établissements privés, l'autre aux autarchies, organismes semi-privés, semi-publics.

A. Niveau réception : 1. Réception. 2. Repas réception. 3. Office communiquant avec la cuisine située au-dessous. 4. Vestiaires.

B. Niveau principal : 1. Vide de la partie réception au premier étage. 2. Pas perdus. 3. Hall du public. 4. Salles d'audience privées du Président. 5. Salles de travail du Président. 6. Bureaux.

C. Niveau de la Présidence : A. Maison militaire. B. Maison civile. C. Services particuliers du Président. D. Hall. E. Services généraux.





LES MINISTÈRES

ARCHITECTURE : OSCAR NIEMEYER

L'ensemble des Ministères se compose de dix-huit unités identiques de dix étages (longueur 105 m, largeur 17 m, hauteur 45 m). Ces blocs sont conçus de manière à permettre la distribution logique et pratique des services, et surtout la flexibilité du plan pouvant répondre aux exigences du travail.

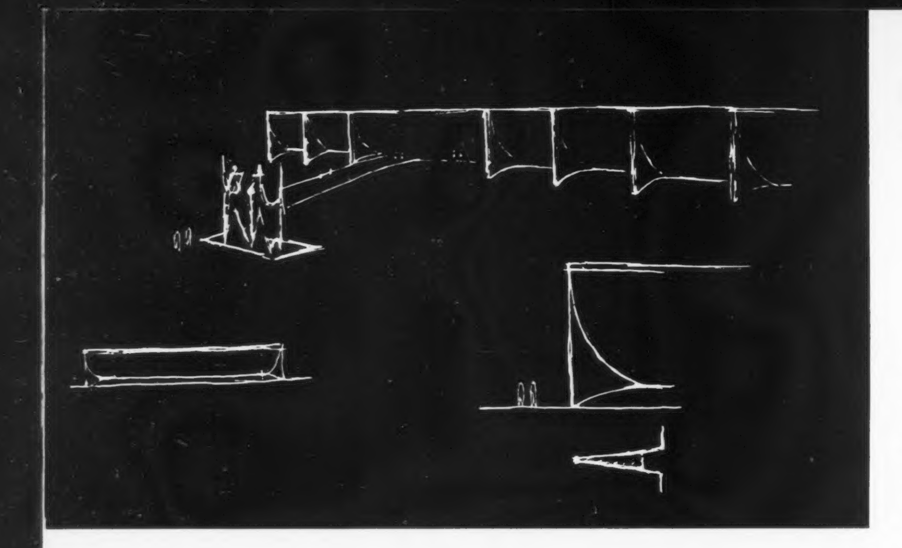
Les caractéristiques sont les suivantes : indépendance de la structure par rapport aux divisions intérieures ; flexibilité du plan au moyen de cloisons partielles amovibles, assurant, en outre, la ventilation transversale ; toits plats et éclairage uniforme obtenu par le système de cloisonnement partiel ; prises de courant et de téléphone dans les planchers ; localisation identique des sanitaires à tous les étages pour faciliter les canalisations d'eau, arrivée, écoulement, etc. Six ascenseurs pour le public et le personnel, un spécial pour le ministre et le directeur des départements, un autre pour le service.





implantés sur la vaste plate-forme, au-dessous de laquelle sont répartis les diverses agences ouvertes au public.

La seconde comprend six bâtiments reliés entre eux par une galerie abritée. La Banque du Brésil occupe, au centre, le bâtiment principal et communique ainsi avec les cinq sièges des autarchies (prévoyance sociale, caisse de retraites, etc.).

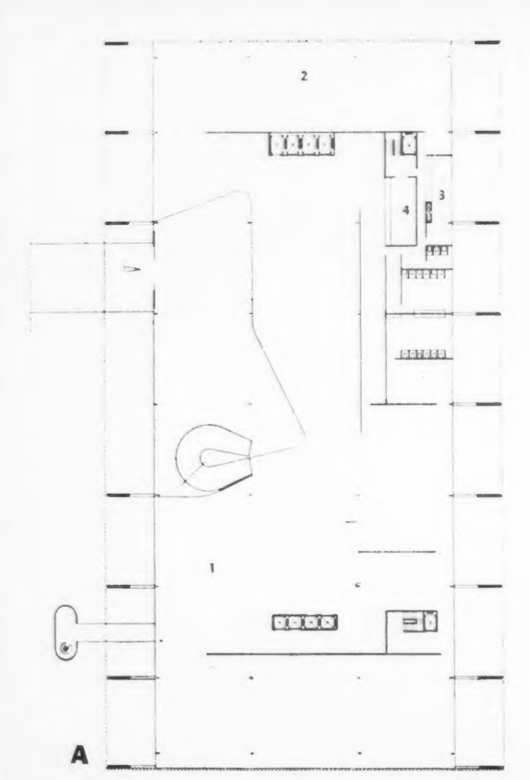


PALAIS DU GOUVERNEMENT

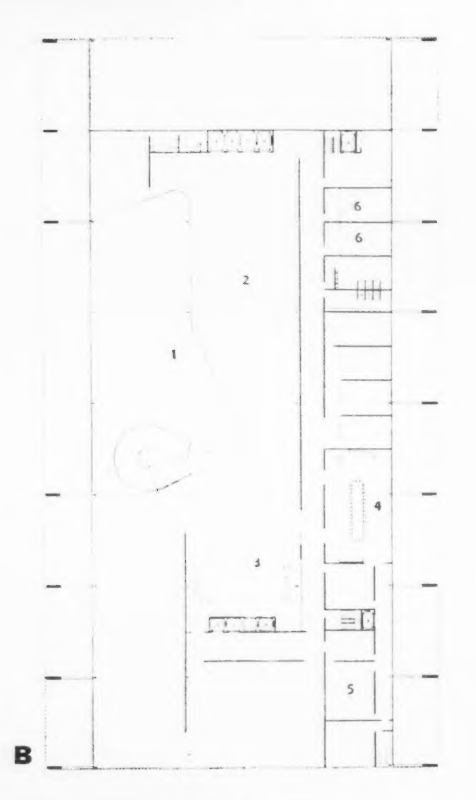
OSCAR NIEMEYER. ARCHITECTE

Siège du pouvoir exécutif, cet édifice abritera essentiellement le cabinet de travail du Président de la République, les salles d'audiences et de réceptions, la salle du conseil des ministres, tous les bureaux des maisons civile et militaire, ainsi que les services complémentaires appropriés.

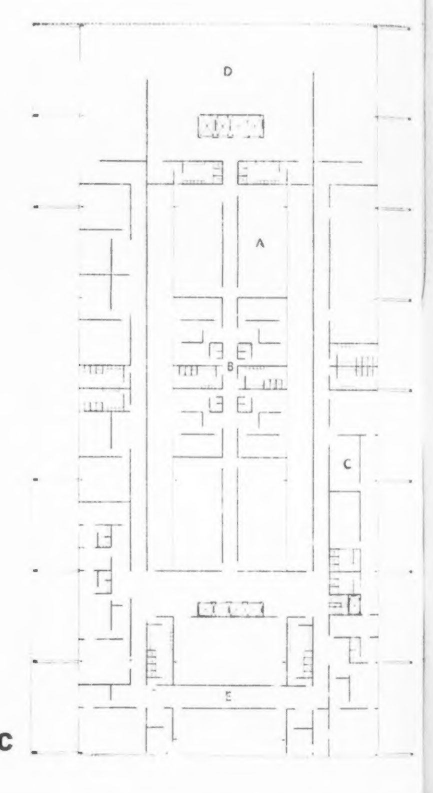
Afin de donner à la place des Trois-Pouvoirs une unité architecturale en répondance à l'harmonie et à l'équilibre du plan d'urbanisme, Oscar Niemeyer a recherché, pour les bâtiments de ce Palais et de la Haute-Cour un système de structure analogue dans lequel les éléments porteurs sont de même forme, mais de proportions et dispositions différentes pour chacun d'eux.



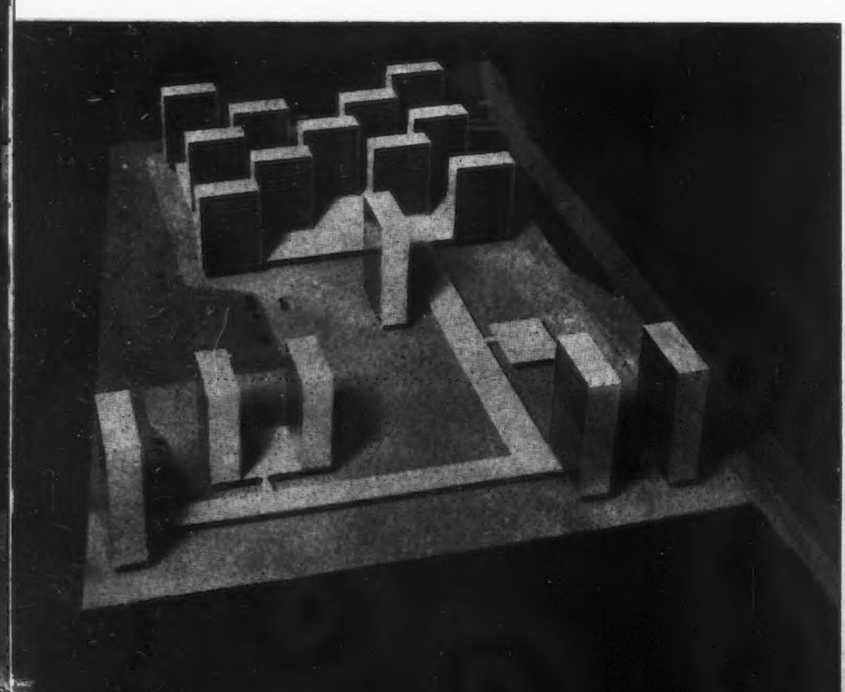
A



B



C



BANQUES ET AUTARCHIES

URBANISME : LUCIO COSTA. ARCHITECTURE OSCAR NIEMEYER

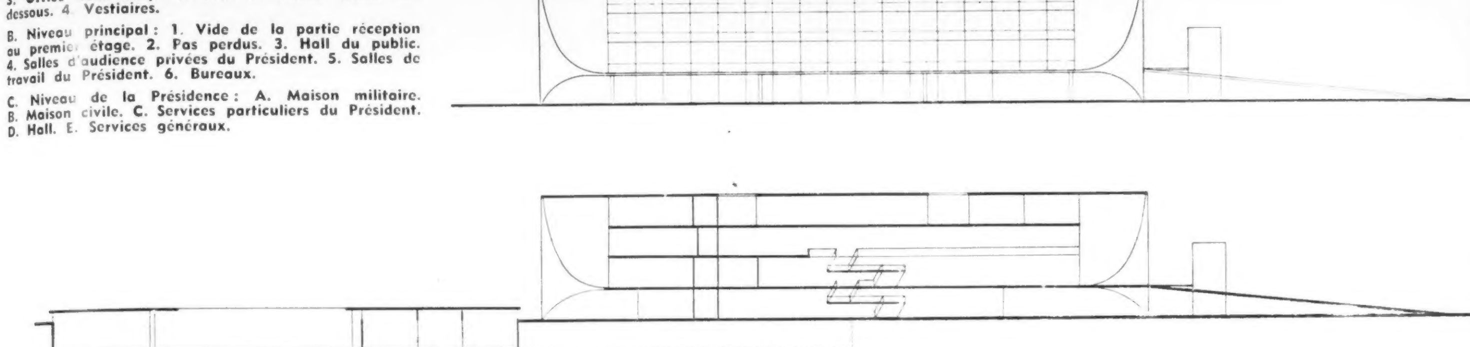
Situé à proximité du point de jonction des deux axes de la ville, ce secteur (6, sur le plan pilote actuel) comprend deux parties distinctes, l'une réservée aux établissements privés, l'autre aux autarchies, organismes semi-privés, semi-publics.

La première partie se compose de onze bâtiments, de même gabarit, implantés sur la vaste plate-forme, au-dessous de laquelle sont répartis les diverses agences ouvertes au public.

La seconde comprend six bâtiments reliés entre eux par une galerie abritée. La Banque du Brésil occupe, au centre, le bâtiment principal et communique ainsi avec les cinq sièges des autarchies (prévoyance sociale, caisse de retraites, etc.).

de cinq mètres dans le sens longitudinal et de sept dans le sens transversal. Les immeubles sont implantés parallèlement et reliés par des corps de bâtiments longs et bas pour permettre l'utilisation d'une ou de plusieurs unités pour un seul Ministère. La hauteur sous pilotis est de 5,60 m en fonction de cet élément.

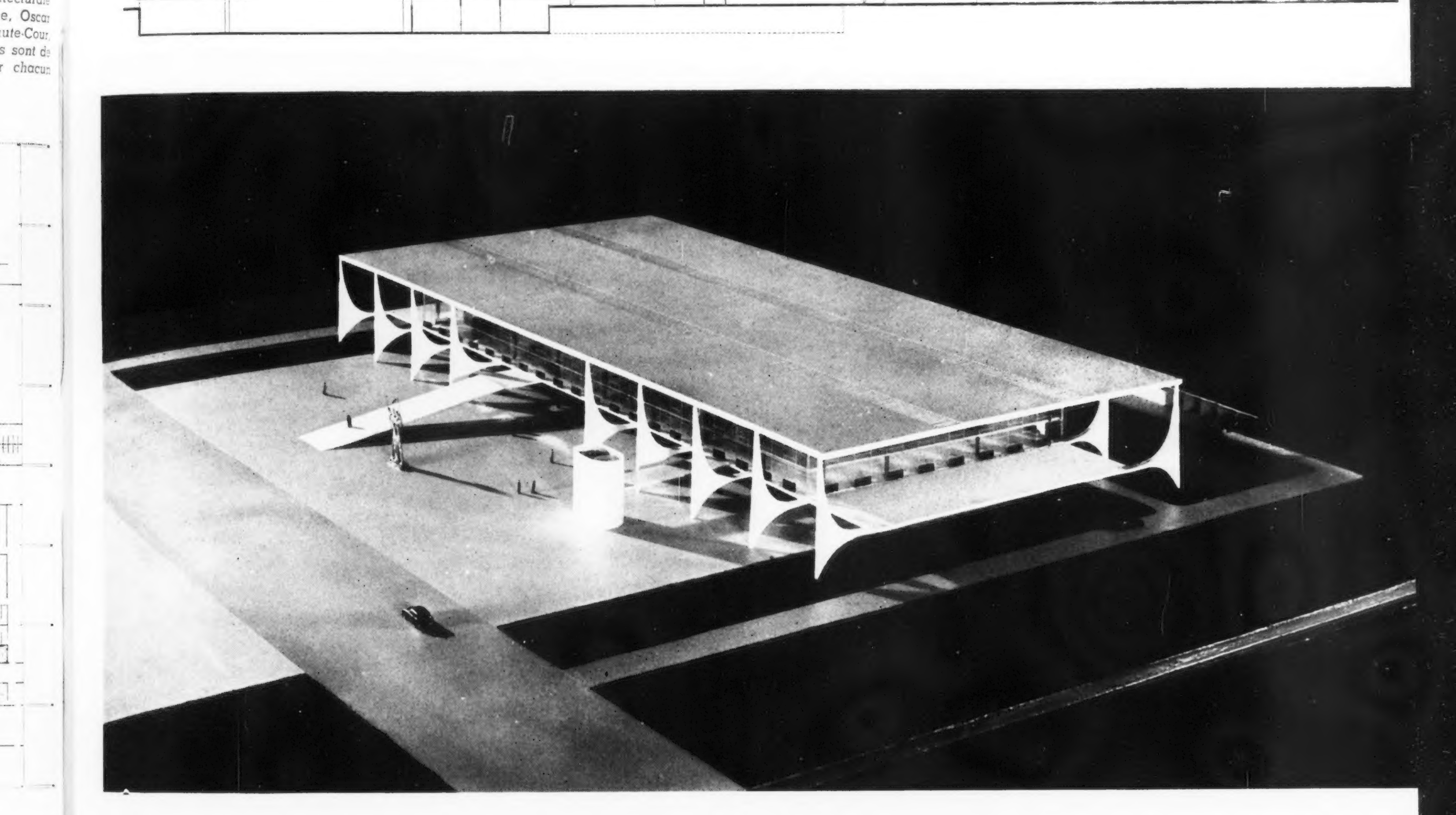
65



A. Niveau réception : 1. Réception. 2. Repas réception. 3. Office communiquant avec la cuisine située au-dessous. 4. Vestiaires.

B. Niveau principal : 1. Vide de la partie réception au premier étage. 2. Pas perdus. 3. Hall du public. 4. Salles d'audience privées du Président. 5. Salles de travail du Président. 6. Bureaux.

C. Niveau de la Présidence : A. Maison militaire. B. Maison civile. C. Services particuliers du Président. D. Hall. E. Services généraux.



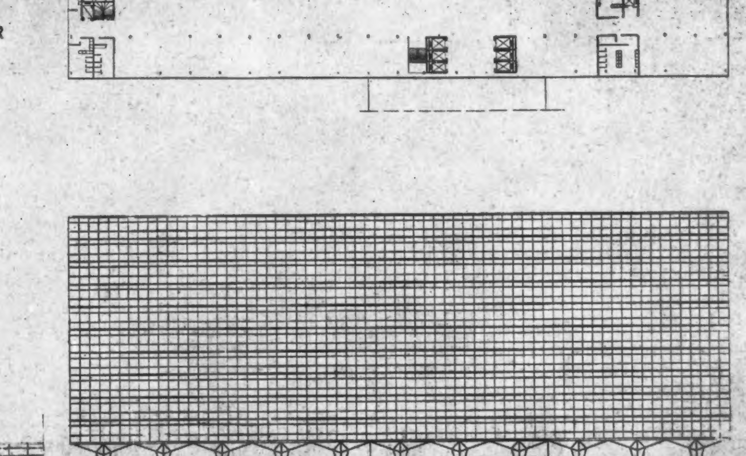
LES MINISTÈRES

ARCHITECTURE : OSCAR NIEMEYER

L'ensemble des Ministères se compose de dix-huit unités identiques de dix étages (longueur 105 m, largeur 17 m, hauteur 45 m). Ces blocs sont conçus de manière à permettre la distribution logique et pratique des services, et surtout la flexibilité du plan pouvant répondre aux exigences du travail.

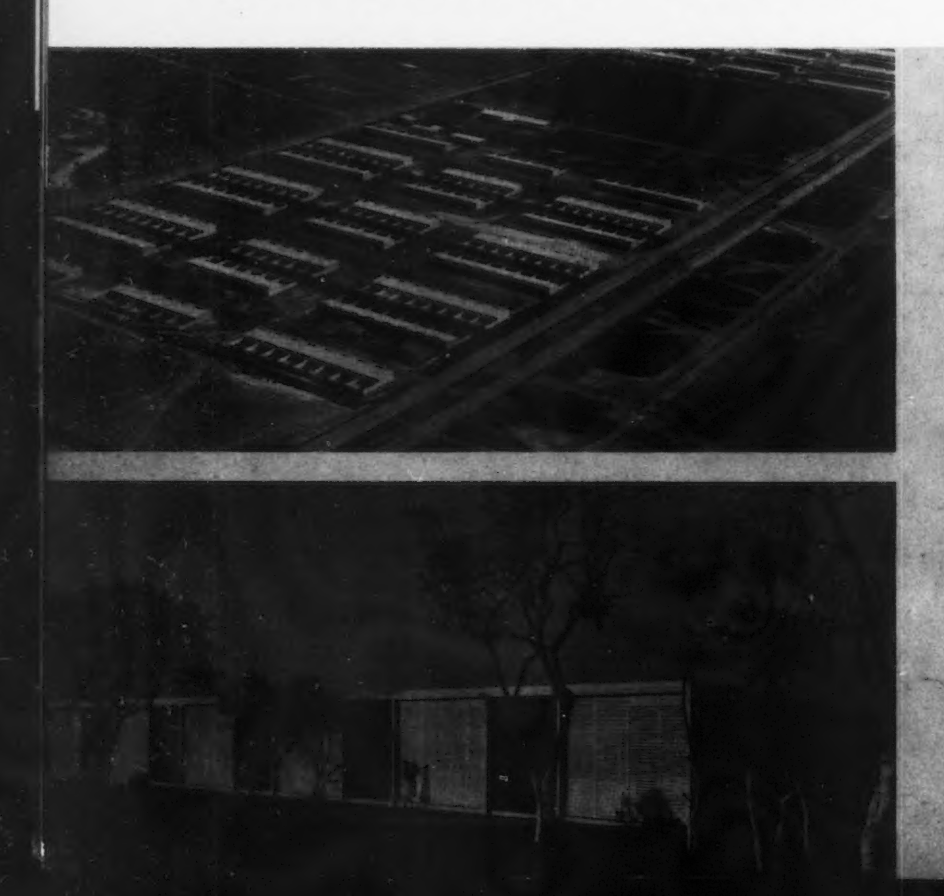
Les caractéristiques sont les suivantes : indépendance de la structure par rapport aux divisions intérieures ; flexibilité du plan au moyen de cloisons partielles amovibles, assurant, en outre, la ventilation transversale ; toits plats et éclairage uniforme obtenu par le système de cloisonnement partiel ; prises de courant et de téléphone dans les planchers ; localisation identique des sanitaires à tous les étages pour faciliter les canalisations d'eau, arrivée, écoulement, etc. Six ascenseurs pour le public et le personnel, un spécial pour le ministre et le directeur des départements, un autre pour le service.

La structure est constituée de piliers espacés de cinq mètres dans le sens longitudinal et de sept dans le sens transversal. Les immeubles sont implantés parallèlement et reliés par des corps de bâtiments longs et bas pour permettre l'utilisation d'une ou de plusieurs unités pour un seul Ministère. La hauteur sous pilotis est de 5,60 m en fonction de cet élément.



BRASILIA PALACE HOTEL

OSCAR NIEMEYER. ARCHITECTE



HABITATIONS ÉCONOMIQUES

OSCAR NIEMEYER. ARCHITECTE

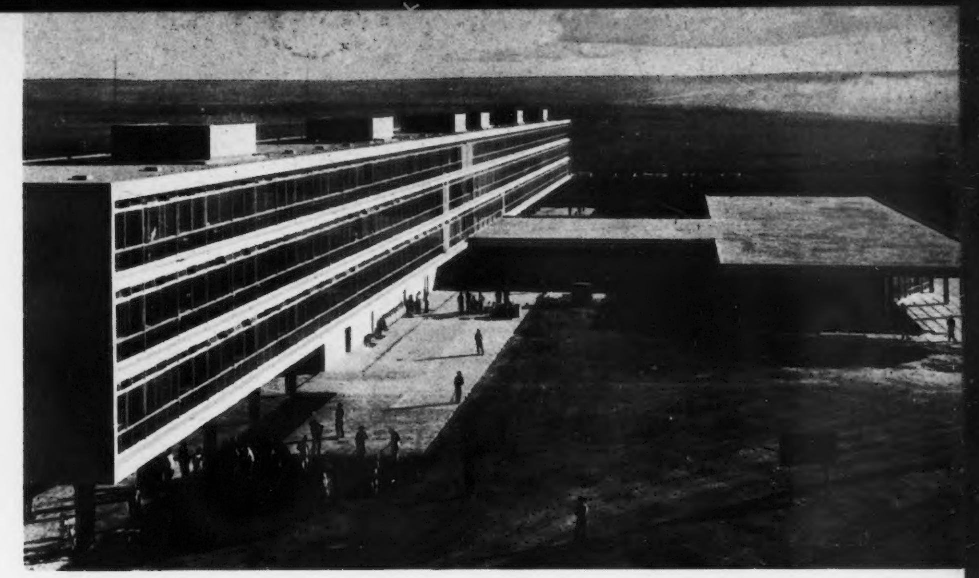
Ces habitations individuelles, dont la construction se poursuit à un rythme accéléré, ont pour but essentiel de loger au plus tôt les ouvriers travaillant sur les chantiers de la nouvelle capitale. C'est un programme économique dont la réalisation est prise totalement en charge par le gouvernement brésilien.

Nous présentons, ici, le premier ensemble achevé de six cents habitations individuelles en bandes continues disposant de leur propre jardin et reliées entre elles par des espaces verts permettant aux piétons d'atteindre les commerces de première urgence situés à proximité et les services complémentaires des « super quadra ». Des voies automobiles de circulation lente desserviront ces unités.

Construction en brique, bois et aluminium.



1



2

Photos M. Gautherot.

Situé en bordure du lac artificiel et à proximité du Palais de l'Alvodora, l'hôtel est ouvert depuis deux mois et fonctionne normalement.

Réalisé au moyen d'une structure mixte acier et béton armé, il se compose de deux corps de bâtiment : l'un, de trois étages sur pilotis, abrite 150 appartements complets ; l'autre, à un seul niveau, comporte : grand Foyer, restaurant, bar et services complémentaires.

Les façades sont nettement différenciées en fonction du programme. Sur la mieux exposée ouvrent les chambres ayant vue sur le lac et dont les larges baies vitrées sont à châssis bois basculants ou coulissants.

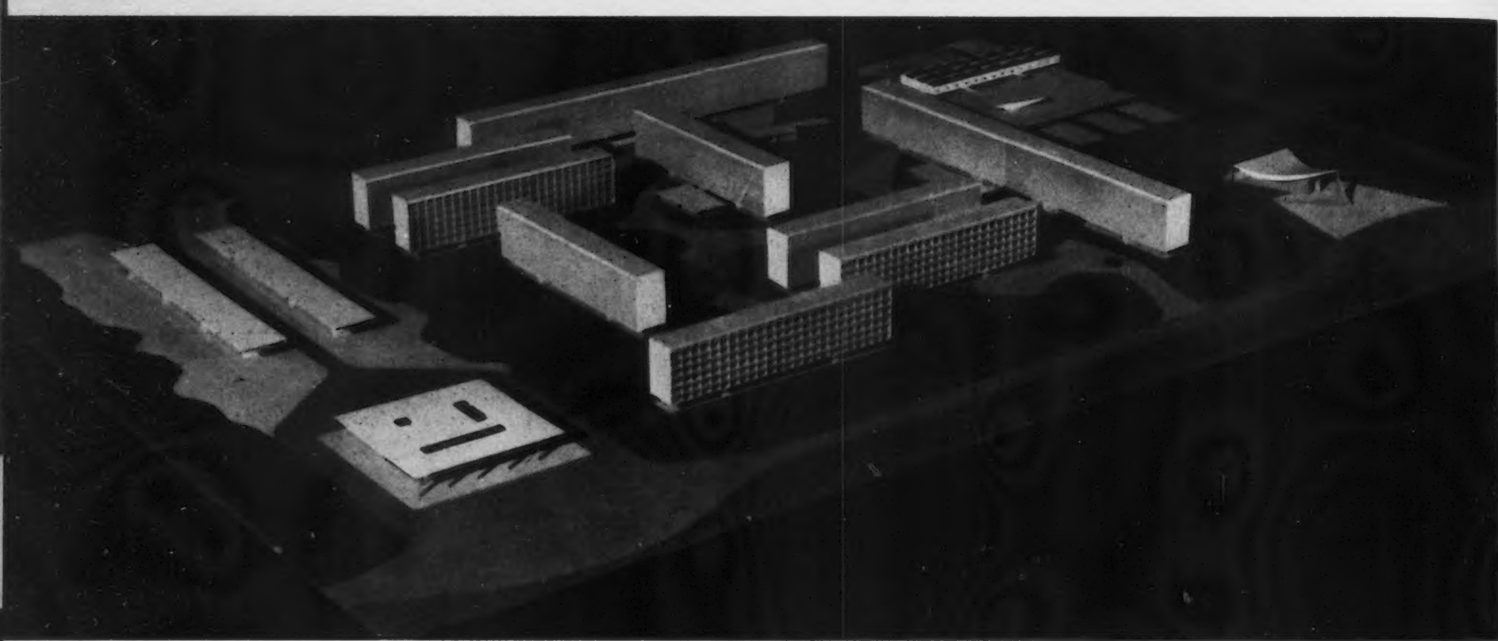
L'autre façade, celle des services, est presque aveugle, avec remplissages en béton perforé comportant, en partie haute, une ventilation directe des salles de bains aménagées dans les faux plafonds des galeries de circulation.

Les appartements comprennent : entrée, une ou plusieurs chambres, salle de bains et vestiaire, avec volume de rangement intégré à la structure.

1. Façade Ouest. 2. Façade Est, chambres. 3. Vue d'ensemble ; au premier plan : restaurant et liaison de service ; la circulation intérieure entre les deux corps de bâtiment est indépendante du hall d'entrée en raison de la différenciation des niveaux denivellés d'un demi-étage.

3





ZONES RÉSIDENTIELLES : LES "SUPER QUADRA"

URBANISME : LUCIO COSTA. ARCHITECTURE : OSCAR NIEMEYER

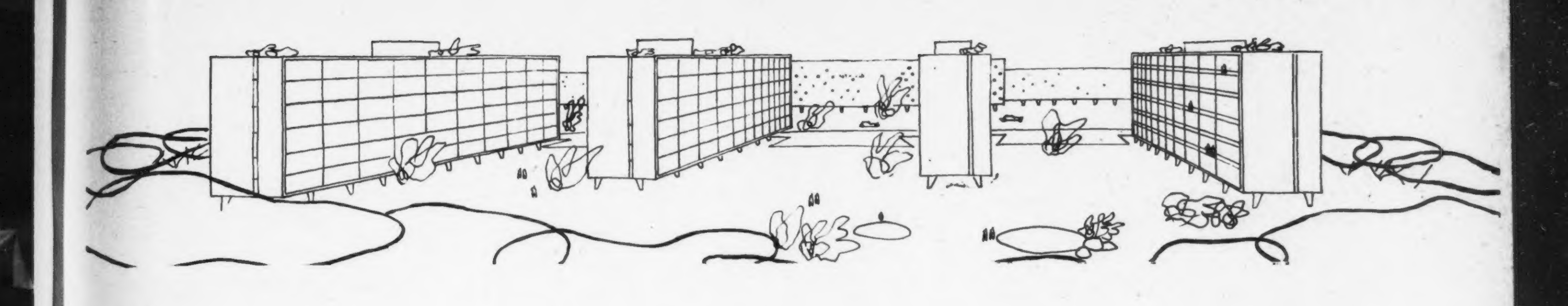


Le problème de l'habitat a été résolu par la création de zones résidentielles de plans carrés reliées par une ceinture verte plantée d'arbres.

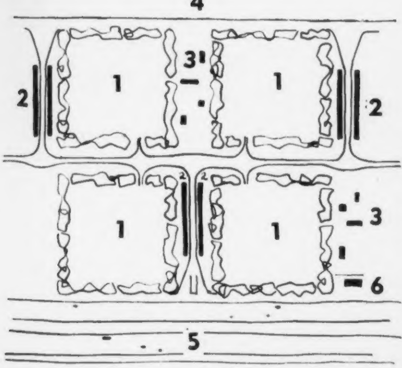
Chaque « quadra » est prévu pour trois mille habitants environ et pourvu de tous les services complémentaires : école, église, petit commerce, sports, cinémas, accessibles facilement et sans danger, la circulation automobile étant nettement séparée de celle des piétons.

Les immeubles d'habitation auront, au maximum, six étages sur pilotis. Nous présentons, ici, les projets d'Oscar Niemeyer pour un de ces ensembles ; les autres ne seront pas identiques ni forcément réalisés par le même architecte.

Ces immeubles sont, dans l'ensemble, destinés aux fonctionnaires qui seront appelés à Brasilia dès le transfert des services dans la nouvelle capitale.



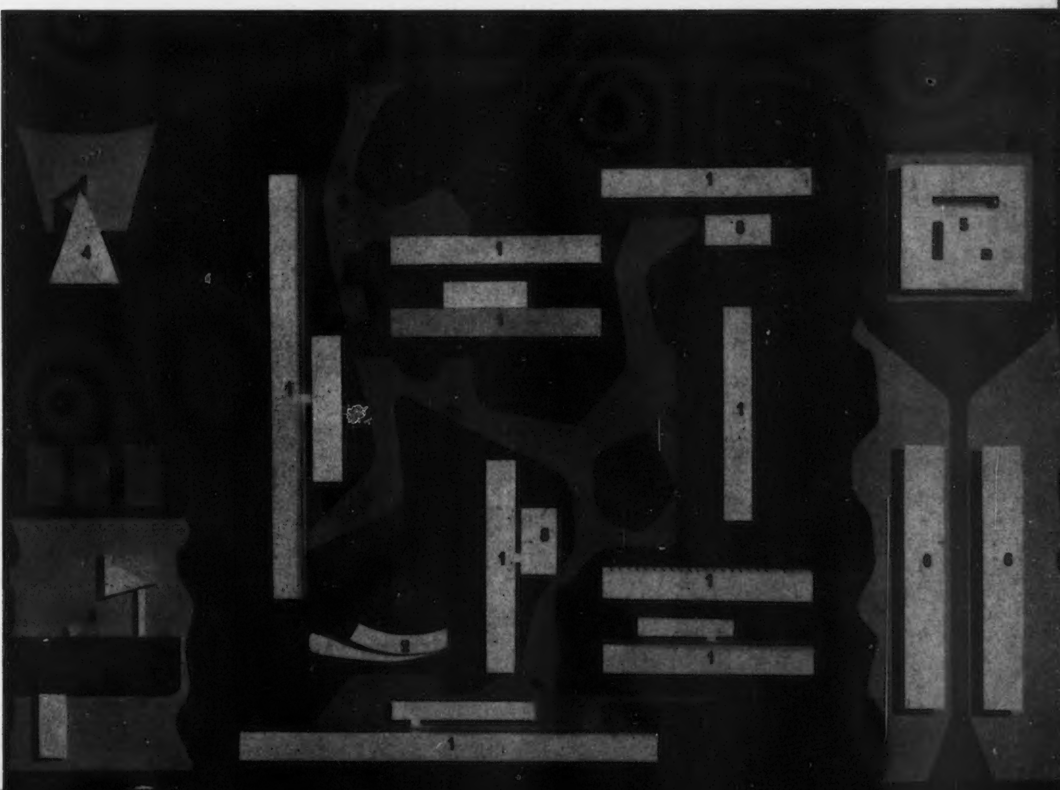


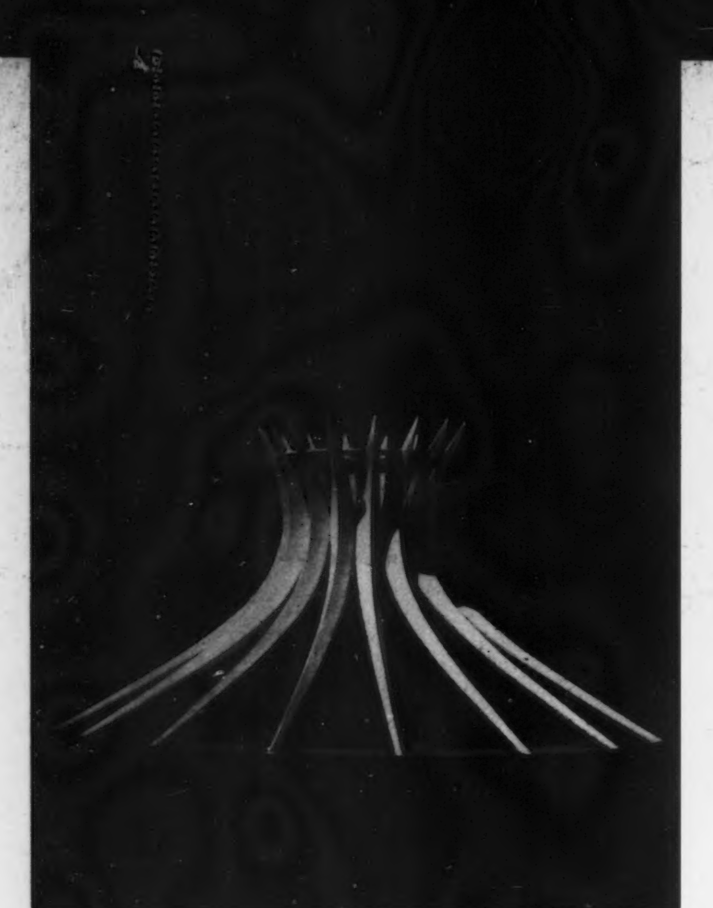


Ensemble de 4 « Super Quadra » groupant environ 12.000 habitants, soit 3.000 par « Super Quadra » : 1. Super Quadra. 2. Commerce. 3. Ecoles, crèche et club. 4. Circulation des services et des transports en commun. 5. Autoroute. 6. Eglise, salle de réunion ou cinéma.

En page vis-à-vis : Maquette et vues de chantier du « Super Quadra » dont Oscar Niemeyer est l'architecte. On remarquera l'église Notre-Dame de Fatima réalisée sur l'initiative de Mme Juscelino Kubitschek, par Oscar Niemeyer ; au centre de la photographie : habitations temporaires des ouvriers.

Ci-contre plan de ce Super Quadra : 1. Immeubles d'habitation. 2. Ecoles. 3. Lycée. 4. Eglise. 5. Marché. 6. Magasins. 7. Sports, jardin d'enfants et crèche.





CATHÉDRALE DE BRASILIA

OSCAR NIEMEYER, ARCHITECTE

Un des thèmes les plus exaltants, pour un architecte, est sans doute la conception d'une église. C'est là qu'il dispose de la plus grande liberté en raison de la signification spirituelle et de la simplicité du programme dicté par le rituel sacré.

Lorsqu'il s'agit d'une cathédrale, il peut, mieux encore, donner libre cours à son imagination axée sur la création de vastes volumes en faisant appel, pour la structure, aux techniques les plus avancées.

Le choix des matériaux et leur utilisation a toujours caractérisé l'architecture religieuse, dont l'évolution permet de suivre le développement des techniques constructives dans le temps ; elle est inscrite dans toutes les réalisations, qu'il s'agisse des premières constructions en pierre, ou des chefs-d'œuvre de l'époque romane ou gothique.

Pour la cathédrale de Brasilia, l'architecte O. Niemeyer a cherché un volume unique qui pût apparaître de l'extérieur, quel qu'en soit l'angle de vue, avec la même pureté. Cette unité est obtenue par le plan circulaire et la répartition des vingt et un éléments porteurs sur le pourtour d'une circonférence de 70 m de diamètre. Entre ces éléments, des pans de verre antisolaire, de couleur neutre, créeront, à l'intérieur, une ambiance de recueillement, où la chaire et le chœur compteront en tant qu'éléments d'échelle et compositions plastiques.

Une rampe d'accès conduit obligatoirement les fidèles à parcourir un espace fermé avant d'atteindre la nef ce qui accentue, par ce passage de l'obscurité à la lumière, l'effet recherché.

Autour de la nef — inférieure de 3 m au niveau du sol — se trouvent les chapelles et les liaisons avec les services annexes et le baptistère, placé comme autrefois hors du temple.

La cathédrale aura 40 m de hauteur et pourra accueillir quatre mille personnes.

A. Plan d'ensemble : 1. Accès. 2. Corps de bâtiment principal. 3. Baptistère. 4. Rampe. 5. Sacristie et services.

B. Plan de la cathédrale : 1. Entrée. 2. Nef. 3. Autel. 4. Chaire. 5. Chorale. 6. Chapelles. 7. Accès au baptistère. 8. Accès à la sacristie et aux services.

la
rté
me

bre
ant

chi-
des
les
des

un
de
aire
une
erre
de
ents

un
e de

vent
tère,

mille

B

10



COLOMBIE

L'étude que « l'Architecture d'Aujourd'hui » consacre dans ce numéro à l'effort accompli par la Colombie dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture exprime bien la diversité des recherches. Je me dois de dire, ici, combien je suis sensible à l'intérêt que cette revue porte à l'esprit dans lequel se poursuivent les tâches entreprises.

En Colombie, l'architecture ne connaît pas de contraintes majeures, elle n'est gênée ni par le climat, ni par les problèmes techniques, ni par le manque de matériaux, pas plus que par les tendances systématiques d'une école.

Elle n'est pas soumise aux influences du climat ou des saisons, car le pays offre à ce point de vue une grande variété. Elle n'est pas soumise, non plus, au manque de matériaux, car il en existe une gamme très étendue. Aux pierres extraites des carrières de Suesca et Terreros, proches de la capitale et à celles teintées de vert de Valvidia dans la région d'Antioquia, s'ajoutent des marbres de riches textures et, enfin, une inépuisable réserve forestière. Nous ne manquons pas, non plus, de puissantes fabriques de ciment et l'acier de Paz del Rio est d'excellente qualité. Enfin, la formation des jeunes architectes ne subit pas la pression d'une école trop conventionnelle ; ces derniers sont profondément imprégnés des recherches plastiques d'un Le Corbusier comme de la nécessité d'une conception fonctionnelle, caractéristique de la construction américaine.

Le problème du logement exige des solutions toujours plus rapides et toujours plus économiques ; de même, une certaine rigueur s'impose dans la construction des hôpitaux, des écoles et des immeubles commerciaux ; mais cela ne saurait faire oublier aux jeunes architectes, j'en suis persuadé, que, dans la tradition coloniale, inspirée de l'Espagne, résident une subtilité, une source créatrice et un sens de la mesure qui ne doivent pas disparaître pour donner aux vastes résidences qui s'élèveront dans les jardins ainsi qu'aux nouveaux quartiers de nos villes et à nos villages, une empreinte particulière propre à notre architecture.

Juan URIBE-HOLGUIN,
Ambassadeur de Colombie à Paris.



LES PLANS RÉGULATEURS DE MEDELLIN ET BOGOTA

PAR JOSÉ LUIS SERT

La Colombie occupe une situation privilégiée dans le continent sud-américain, puisque ce pays accède aux deux océans : l'Atlantique par la mer des Caraïbes et le Pacifique.

Le territoire est sillonné de chaînes de montagnes coupées de profondes vallées qui s'étendent parallèlement aux rives du Pacifique, ce qui a pratiquement rendu impossible de desservir les régions côtières par voies ferroviaires ou routières, mais seulement par voie aérienne. Ceci explique le rapide développement des Compagnies aériennes de Colombie qui sont actuellement les plus importantes du continent américain. Pour cette raison, les villes principales ne sont jamais devenues de grands centres urbains à l'époque de la vapeur ; mais leur développement vient avec l'aviation et l'électricité.

C'est un des rares pays de l'Amérique du Sud qui ait ainsi plusieurs cités prospères au lieu d'une capitale de croissance démesurée. Certes, Bogota est suivie de près dans son développement industriel par Medellin, Cali et Baranquilla, mais c'est Bogota qui est le siège du gouvernement et qui est reliée le plus directement par air aux autres villes du pays et aux Etats voisins.

L'aménagement du territoire, ainsi que la remodélation et l'extension des villes, ont fait l'objet d'études approfondies au cours de ces dix dernières années.

Ces études de planification ont été amorcées dans le cadre du ministère des Travaux publics par le département d'architecture et d'urbanisme qui avait étudié le plan de Tumaco en 1948. Ce département a été dénommé primitivement « Edificios Nacionales ».

Les jeunes architectes qui participaient à ces travaux réalisaient pleinement l'importance de la planification et ses liens avec l'architecture. Ce qui était initialement un département d'architecture devint le point de départ du « City Planning ».

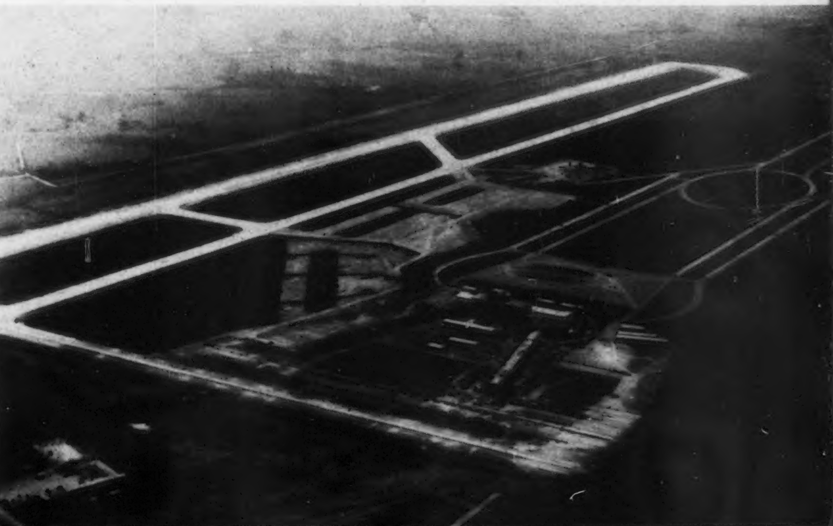
Les « Town Planning Associates » (Paul Lester Wiener José Luis Sert et Paul Schulz) avaient été appelés par ces jeunes architectes en tant que conseils de leur gouvernement pour le nouveau plan de Tumaco, réalisé ensuite par le ministère des Travaux publics au printemps de 1948.

AÉROPORT INTERNATIONAL DE BOGOTA

CUELLAR, SERRANO ET GOMEZ, ARCHITECTES, AVEC LE CONCOURS D'ARCHITECTES CONSEILS DES U. S. A.

Le premier aéroport de Bogota, celui de Techo, était situé à la limite de la périphérie de la ville, mais en raison du développement des lignes aériennes de Colombie et de l'extension de la ville même, la réalisation de l'aéroport international, que nous publions ici, a été décidée.
Bogota étant devenue la grande plate-forme entre les grandes villes du continent et les Etats-Unis, l'aéroport doit répondre aux besoins actuels et futurs ; il comporte essentiellement tous les bâtiments nécessaires à un tel programme et, du point de vue urbanisme, des dégagements considérables malgré son emplacement dans la zone suburbaine. Les bâtiments sont presque terminés et, dès l'achèvement des travaux, nous reviendrons sur cette publication.





Après Tumaco (1), la municipalité de Medellin en 1949 demandait aux « Town Planning Associates » d'élaborer le plan-pilote de leur ville et d'organiser le bureau d'études local de planification. Le plan-pilote, achevé en deux ans, devait être mis en vigueur par étapes (2) et le Bureau d'études local était chargé de continuer le travail sous la direction de Nel Rodriguez. Une partie considérable de ce plan a été concrétisée dans ces huit dernières années, et l'architecte Rodriguez déclara, à propos de ce travail : « Le plan de Medellin représente la première entreprise à cette échelle, en Colombie. Depuis son approbation par la municipalité, il y a huit ans, il a servi de guide au développement de cette cité et il est incontestable que son influence et les critères qu'il exprime ont apporté un grand bénéfice à la Communauté. Celui qui a connu Medellin en 1950, au début de l'application du plan, et le revoit aujourd'hui, est surpris du travail considérable accompli en si peu de temps. C'est surtout en ce qui concerne la zone située à l'ouest de la rivière (la vieille ville est sur la rive est), jusqu'alors gênée dans son développement du fait de marécages et de l'insuffisance des voies d'accès, que le plan s'est révélé le plus efficace. Le système de circulation, basé sur les divisions en secteurs et unités de voisinage, a été aménagé comme prévu par les auteurs du projet. »

Le contrôle du débit de la rivière Medellin, la régularisation des autres cours d'eau, d'importants travaux de drainage et la création de zones vertes continues le long de leurs rives sont issus des directives du plan-pilote. C'est aussi, selon les dispositions générales du plan, qu'ont été construits les quatre grands ponts qui relient le nouveau quartier à la vieille ville.

Où le plan n'a pas été suivi, c'est en ce qui concerne l'aménagement du sol. La zone industrielle, au Sud, et quelques unités de voisinage de moyen et haut standing, sont des exceptions. Le nouveau système routier n'a pas pénétré dans la vieille ville où les conditions deviennent, de jour en jour, plus critiques. Rien non plus n'a été fait pour endiguer le développement anarchique du commerce ni pour encourager l'initiative privée à entreprendre une action positive.

Néanmoins, le travail accompli à Medellin est remarquable et tout devrait être fait pour décider les autorités locales à compléter le zonage et à s'assurer la libre disposition du sol pour construire un nouveau réseau de voies de circulation dans la vieille ville. Cela ne devrait pas présenter de difficultés majeures du fait qu'apparaissent, dès maintenant, les avantages du plan en ce qui concerne les nouveaux quartiers.

Les « Town Planning Associates » ont aussi étudié le plan-pilote de Cali. Ce plan, comme celui de Medellin, a été officiellement approuvé. Un bureau de planification a été constitué à Cali et, il y a quelques mois, la coordination a été établie entre ce bureau et le nouveau département d'architecture pour la mise en vigueur du plan-pilote de cette ville.

En ce qui concerne Bogota, l' « Oficina del Plan Regulador » a été organisé et le plan établi en 1949 fut adopté par la municipalité (Agreement 88).

L'élaboration du plan directeur devait se faire en deux temps : étude préliminaire ou plan-pilote, que Le Corbusier fut chargé d'établir avec les « Town Planning Associates » agissant au titre de conseil, puis plan définitif qui devait être mis au point en collaboration avec le groupe d'architectes, d'urbanistes, d'économistes et de juristes, etc., de « l'Oficina del Plan Regulador ».

Le contrat était basé sur un diagramme « trazado basico preliminar » qui avait été approuvé avant de procéder à l'élaboration du plan-pilote. Le Corbusier, Lester Wiener, José Luis Sert et Herbert Ritter, alors directeur du bureau du plan, préparèrent ces travaux à Roquebrune, en France, dans le courant du mois d'août 1949.

Dès ce moment, l' « Oficina del Plan Regulador » procéda à des études analytiques sous la direction des conseils.

Le Corbusier élabora le plan-pilote en un an, plan qui fut approuvé en août 1950.

De 1951 à 1953, le plan-pilote a été transformé en plan directeur par les « Town Planning Associates », en collaboration étroite avec Le Corbusier et le Bureau local de Planification. Tous les dessins furent préparés à Bogota et les derniers achevés à New-York. Ce plan a été définitivement approuvé en août 1953, après une exposition à l'hôtel de ville.

La méthode et les principes généraux appliqués à l'élaboration des plans de ces villes répondaient aux critères définis par les C.I.A.M. Les principales résolutions étaient adaptées aux conditions locales. De telles études, poursuivies simultanément pour des cas différents, représentaient aussi bien pour les « Town Planning Associates » que pour les groupes d'architectes colombiens, une opportunité exceptionnelle de mettre en pratique des méthodes jusqu'alors inexpérimentées.

Le travail était divisé en différentes phases et les contrats avec les gouvernements et les villes pouvaient être ainsi définis :

a) *Etablissement d'un Bureau de Planification*, avec un directeur d'urbanisme, tout le personnel permanent nécessaire et des Conseils appelés exceptionnellement (budget annuel).

b) *Réunion et organisation de toutes informations* relatives aux directives données par les Conseils.

c) *Choix de ces documents* après analyse approfondie, classification, etc.

d) *Etablissement du programme des besoins* et analyse des possibilités d'application par étapes. Contrats passés avec les différents conseils spécialisés (juristes, économistes, etc.).

e) *Préparation du diagramme de base ou ossature du nouveau plan:*

Ce diagramme exige des études très poussées concernant les conditions géographiques d'une ville donnée, les facteurs régionaux et démogra-





PLAN RÉGULATEUR DE MEDELLIN

URBANISME : TOWN PLANNING ASSOCIATES WIENER, SERT ET SCHULZ)

En page vis-à-vis : Vue aérienne de Medellin montrant les nouveaux secteurs en cours d'aménagement, le système de circulation, les zones vertes continues traversant les secteurs et les quatre ponts qui relient la nouvelle partie de la ville à l'ancienne, ce qui a permis l'extension vers l'ouest et la revalorisation du centre. Il s'agit ici de la réalisation du plan régulateur établi par les « Town Planning Associates » et approuvé par la Municipalité de Medellin.
On rapprochera cette photographie de celle qui est présentée dans ce numéro, en face du sommaire, qui montre le développement de la zone ouest au-delà des secteurs présentés ici.

PLAN RÉGULATEUR DE BOGOTA 1949-1953

URBANISME : LE CORBUSIER ET LES " TOWN PLANNING ASSOCIATES "

Ci-dessus : document photographique montrant le plan directeur de Bogota, établi sous la direction de Le Corbusier, Wiener et Sert. On notera les limites précises données à la ville dans le but de prévoir le développement de celle-ci en hauteur, aussi bien en ce qui concerne les édifices publics que les immeubles d'habitation. Dans le plan étudié par le bureau de planification de Bogota et que nous présentons en pages suivantes, on remarquera une recherche du développement de la ville en surface permettant la construction de maisons individuelles, jumelées ou en bandes continues, répondant au désir de la population. Une telle solution comporte, malheureusement, de graves inconvénients.

phiques, l'évolution naturelle et les voies principales. Ce diagramme déterminera la configuration générale de la ville. Dans le cas de Bogota, cette configuration est de tendance linéaire, resserrée entre la Cordillère des Andes à l'Est et la zone marécageuse à l'Ouest.

f) *Enoncé des principes de base guidant l'élaboration d'un plan-pilote.*

Les résolutions des C.I.A.M. étant ainsi appliquées aux conditions et aux besoins définis par l'étude analytique et les programmes, tous les plans élaborés, pour les villes de Colombie, présentent les caractéristiques suivantes :

1. *Classification des voies de circulation.* Dans le cas de Bogota, le réseau routier s'est développé suivant le système, proposé par Le Corbusier, des sept voies principales.

2. *Division de la ville en secteurs.* Les secteurs sont définis par le réseau des voies de circulation et varient en surface et en densité, de 25.000 à 75.000 habitants. Chaque secteur est de caractère différent, mais ils comportent tous les prolongements de l'habitat du point de vue social, des jardins linéaires, des centres commerciaux et le centre civique, autour duquel ils se développent. Le plan directeur de Bogota comportait ainsi trente-cinq secteurs dont l'étude avait été approfondie. Le réseau de circulation, prévu pour une division en secteurs, évitait toutefois une erreur, actuellement très répandue, dans la répartition des zones commerciales et d'habitat, mal desservies en raison de l'application trop systématique de ce principe.

Pour tous ces plans, les voies de circulation sont vues seulement sous leur angle fonctionnel, sans tenir compte de la priorité à donner à certains facteurs.

3. *Etablissement des diagrammes relatifs à l'utilisation du sol.*

Ces diagrammes montrent les relations entre les divers types de bâtiments, les espaces verts, les rues, les voies de desserte, les parkings et la disposition des services sociaux. Ils donnent aussi une précision sur la densité de la population. Ils ont pour objet d'exprimer la transposition des besoins dans les trois dimensions. Ils facilitent une organisation rapide des plans des secteurs, permettant une étude comparative des potentiels de développement des différentes parties de la ville.

4. *Réorganisation du noyau central au cœur de la cité.*

Une étude particulière du centre existant est faite dans chaque cas. La plus grande complexité résidant dans l'étude même faite pour Bogota, qui se compose de trois noyaux : centres gouvernemental, commercial et culturel avec tourisme et loisirs. Ces trois centres de la vieille ville sont intimement liés et se développent aujourd'hui.

Dans le cas de Medellin et de Cali, les nouveaux centres ont été placés à proximité des anciennes zones congestionnées. Cette solution ne peut être valable que pour les villes jeunes, de développement rapide.

5. *Le réseau des espaces verts linéaires et des services sociaux.*

Des parcs continus suivront les rivières et s'étendront au pied des collines. Ils contribueront à préserver l'authenticité du site, évitant sa destruction, comme cela est arrivé trop souvent au cours du développement des villes de l'Amérique latine, en raison de l'usage et de l'abus des bulldozers.

Le réseau vert reliera les voies de piétons des différents secteurs conduisant des petits centres locaux et services sociaux au centre principal et aux autres points importants de la ville.

6. *Modernisation et développement des facteurs locaux,* tel que le traditionnel « quadra », système de division en zones résidentielles de plan carré. Ces carrés, de 80 à 100 m, sont typiques de la tradition coloniale et caractéristiques d'un grand nombre de villes sud-américaines (ils répondent à la législation des villes tracées par l'Espagne au XVIe siècle). Les villes coloniales ont adopté aussi la « plaza Mayor », de plan carré également, au cœur même de la ville, limitée par une promenade avec boutiques et arcades. Dans le plan de Bogota, une étude particulière a porté sur une nouvelle adaptation de ce principe.

La remise en valeur de ces éléments traditionnels est aussi appliquée aux marchés et à la restauration des bâtiments historiques.

L'acceptation de ces plans-pilotes et directeurs et la poursuite de l'effort par les bureaux de planification témoignent de l'intérêt que la plupart des habitants porte au développement futur de leur ville. La presse locale signale constamment les progrès des travaux et informe l'opinion, de telle sorte que ces organismes ont pu survivre aux changements politiques et aux temps difficiles, preuve de leur vitalité.

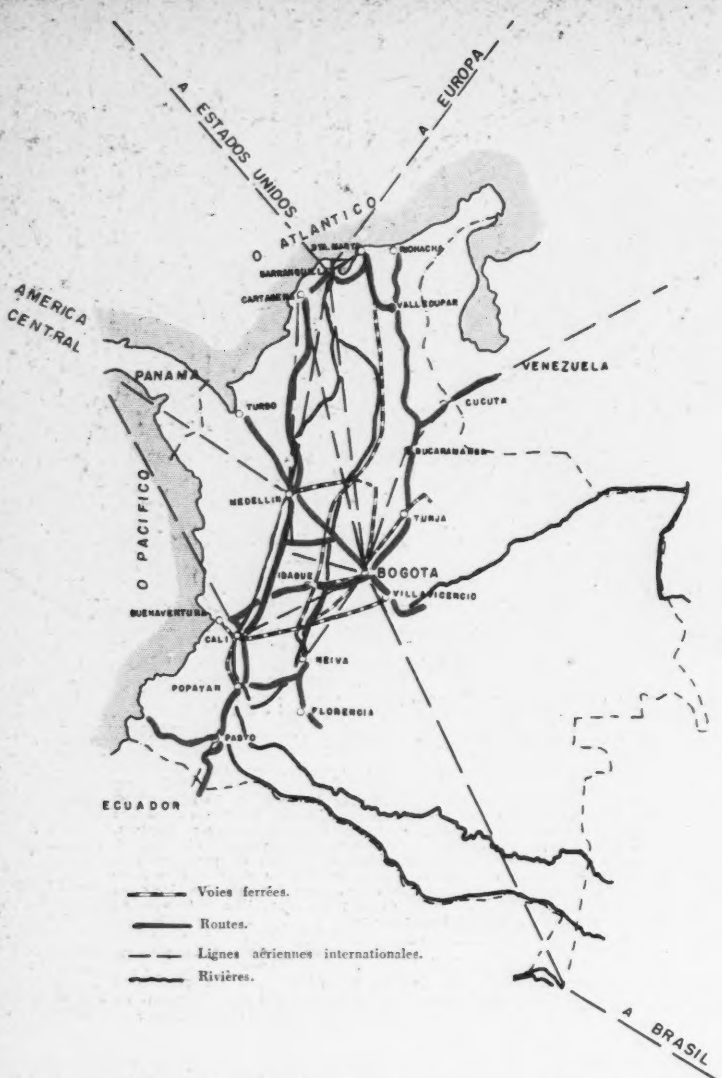
Un tel intérêt accordé à tous ces problèmes est le meilleur des encouragements pour la génération des architectes et ingénieurs d'après-guerre. Leur influence, du point de vue politique, a ouvert un nouvel horizon qui se développera dans les prochaines années. Cependant, il y a encore bien des difficultés à résoudre et l'opinion publique doit se rendre compte du résultat de telles études par des exemples concrets, non par des mots.

Malheureusement, aujourd'hui les couches de la population les plus intéressées au développement des villes sont celles qui en tirent les bénéfices d'ordre spéculatif, notamment sur l'achat et la vente des terrains. Ce fait n'est pas seulement vrai pour la Colombie, mais pour le monde en général, en raison de nos systèmes de gouvernement et de notre éducation.

La Colombie a des chances plus certaines que bien d'autres pays de mener à bien l'aménagement de ses territoires. Ce sera le rôle des jeunes générations de poursuivre et de développer ce qui a été bien commencé.

J.-L. SERT

(1) Tumaco, voir *A.A.* n° 33, décembre 1950, page 20.
(2) Medellin, voir *A.A.* n° 33, décembre 1950, page 11.



Les villes se sont développées dans la Cordillère des Andes : Bogota : 2.600 m ; Medellin : 1.400 m ; Cali : 1.600 m.
L'avenir est fondé sur le développement rationnel des zones côtières, des vallées et de la plaine tropicale qui s'étend à l'Est. Bogota, qui occupe le centre géographique du territoire, doit répondre à la fois au développement actuel et futur du pays.

BOGOTA

PLAN DIRECTEUR : BUREAU DE PLANIFICATION DE BOGOTA

DIRECTEUR : GABRIEL ANDRADE LLERAS

PROJET DE :

Architectes et ingénieurs : EDGAR BURBANO, ROBERTO URIBE, RICARDO VELASQUEZ, CAMILO BERMUDEZ, VICTOR FLOREZ, HUMBERTO WILSON

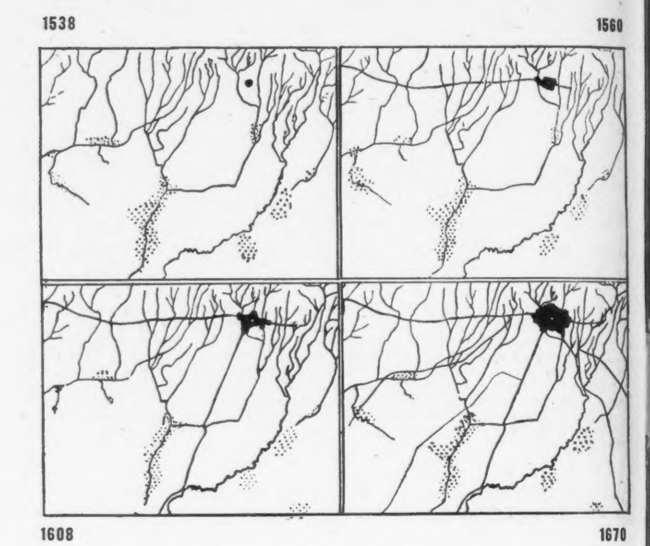
RECHERCHES ET ANALYSES DE :

Urbanistes : HANS ROTHER, LUIS E. VILLAVECES, LUIS GUARIN, JORGE E. VILLEGAS
Sociologue : SEGUNDO BERNAL
Economiste : ALVARO GUTIERREZ
Géologue : HERNANDO GUTIERREZ
Juriste : ALVARO URIZA

REALISATION :

Architectes et ingénieurs : HERNANDO TORRES, ENRIQUE HERNANDEZ, GUILLERMO ZAWADZKY, ABRAHAM WINER

Ci-contre : Vue aérienne de Bogota prise de la montagne à l'Est vers la savane à l'Ouest.



1538 — 1560 — 1608 — 1670



1910



1950

Située au Nord-Ouest de l'Amérique du Sud, la Colombie occupe un territoire d'une surface de 1.200.000 km² pour une population de treize millions d'habitants.

Elle comprend essentiellement trois zones : la montagne, de climat froid, les vallées de climat tempéré, et les plaines tropicales où l'homme doit constamment lutter contre la végétation exubérante. Dans les zones de climat sain se sont créées des villes d'importance moyenne où sont concentrés actuellement 40 % de la population.

L'aménagement du territoire continuera dans ce sens, mais à un rythme accéléré, par le développement rationnel de l'agriculture, la création de nouvelles industries, la croissance démographique et l'amélioration du niveau de vie des habitants ; les municipalités portent tout leur effort dans ce sens. La capitale, Bogota, en est un exemple, mais, parallèlement, Medellin, Tumaco, Cali se voient dotées de plans directeurs et des solutions analogues conditionnent le développement de cités de moindre importance.

Bogota occupe un plateau de la partie centrale de la Cordillère des Andes, à 2.600 mètres d'altitude, sa température moyenne est de 14°. Son développement est limité par la configuration même du plateau resserré entre les montagnes et les pentes abruptes. Plusieurs agglomérations dépendant de la capitale forment une région bien définie pour laquelle a été créé un organisme chargé de sa planification.

Bogota a été fondée en 1538 par les Espagnols. Son tracé urbain initial obéit toutefois aux normes établies par les lois indiennes : plan carré de 90 m. de côté avec place centrale ; il y a une trentaine d'années, ce tracé existait encore.

La configuration de la ville dans sa première étape est de forme allongée, pour des raisons topographiques, limitée par la Cordillère des Andes à l'Est, et une zone marécageuse à l'Ouest ; cette forme, aujourd'hui, s'oriente vers un plan semi-circulaire.

La planification de Bogota a commencé en 1930 et s'est poursuivie jusqu'en 1945, grâce aux efforts de la Société Colombienne des Architectes. Les plans pilotes et directeur furent établis sous la direction de Le Corbusier, Wiener et Sert.

Pour de multiples raisons, notamment d'ordre politique et administratif, ces projets ne se sont pas développés dans leur forme première et les services d'urbanisme de la ville devenue district indépendant, ont amorcé en 1955 une nouvelle étude conduisant au plan définitif présenté dans ces pages.

G.A.L.

PLAN DIRECTEUR

Ce plan exprime la répartition du sol en zone métropolitaine (urbaine et suburbaine) et zone agricole. La zone métropolitaine est limitée par une ceinture verte comprenant : à l'Est, le Parc National (réserves forestières) et, à l'Ouest, une zone traversée par la rivière Bogota et ses affluents, formant liaison entre la ville et la campagne.
La densité de la population décroît à mesure que l'on s'éloigne du centre : de 150 hab. à l'ha dans la zone urbaine à 40 hab. à l'ha dans la zone agricole.
Les industries sont réparties en quatre secteurs différenciés selon leur nature :
Au Nord-Est, carrières et usines de préfabrication ;
Au Nord, produits de consommation et usines de montage.
A l'Ouest, industries n'exigeant pas de grande consommation d'eau ;
Au Sud-Ouest, grandes industries, matières premières.



Zone urbaine.

Zone suburbaine.

Zone industrielle.

Zone verte.

Zone agricole.

BOGOTA



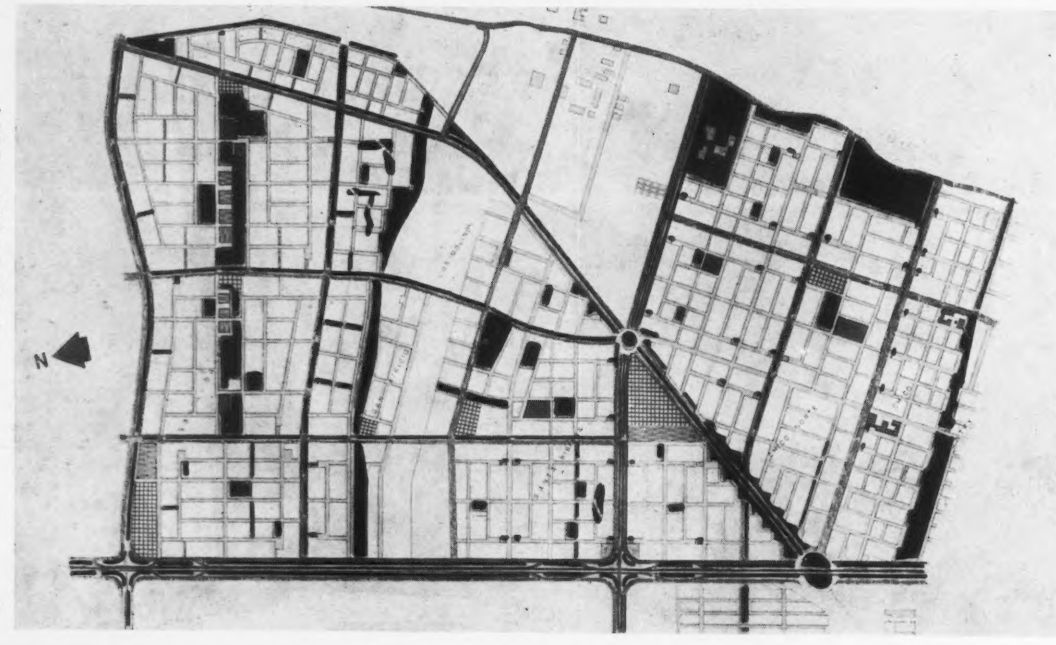
ZONE METROPOLITAINE

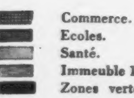
QUARTIER TYPE SECTEUR NORD

Habitations individuelles à un ou deux niveaux occupant 40 % du terrain.

Immeubles jusqu'à 12 étages dans les centres commerciaux. Ces immeubles comportent :

Commerce en partie basse, appartements au-dessus.
Ecoles dans les zones vertes.





Commerce.
Ecoles.
Santé.
Immeuble 12 ét.
Zones vertes.



ZONES D'HABITATION

La répartition des zones d'habitation correspond à l'importance des lotissements très réduits (95 à 1.000 m²) dans les zones de forte densité (300 habitants à l'hectare) et plus larges dans les zones excentrées où la densité n'est que de 80 habitants à l'hectare (du jaune au bleu sur le plan). La population, quel que soit son niveau de vie, recherche l'habitat individuel, de préférence à l'habitat collectif. Les constructions sont donc laissées aux initiatives privées, sous réserve de certaines directives imposées par les services d'urbanisme qui contrôlent les diverses opérations.

En hachuré : zones industrielles.

En rouge : routes nationales et régionales. En noir : routes locales.

Ce plan permet de voir que le développement de la ville suit les caractéristiques topographiques, la chaîne de montagnes, à l'Est, empêchant l'extension dans cette direction et donnant un caractère semi-circulaire aux voies d'accès utilisant ainsi la totalité du plateau de Bogota. On notera que des nœuds routiers, à plusieurs niveaux, ont été prévus aux carrefours les plus importants.



CIRCULATION

Le plan général de Bogota est basé sur la recherche de la meilleure utilisation du sol, afin de créer un cadre souple mais précis, permettant de faire appel à l'effort conjugué de l'Etat et de l'initiative privée.

L'ensemble de Bogota et de la région environnante se divise en cinq zones : Urbaine-résidentielle ; Industrielle ; Semi-rurale, résidentielle et agricole ; Zone d'élevage ; Réserve eaux et forêts.

La densité de la population décroît à mesure que l'on s'éloigne du centre urbain proprement dit, allant de 150 à 40 habitants à l'hectare. Dans la zone semi-rurale, les lots de terrain sont établis en fonction de conditions topographiques et géographiques, de 2 à 3.000 m²; dans la zone d'élevage, les lotissements seront plus étendus, d'une surface minimum de 6.500 m².

Les zones industrielles ont été réparties en égard aux conditions générales. Ainsi, à Fontibon, sont groupées des usines importantes qui n'utilisent pas de grandes quantités d'eau ; au nord de Usaquen se trouvent, à proximité des carrières, les industries du bâtiment ; au sud, entre Tunjuelo et Bosa, se situent de petites fabriques de produits utilisés sur place.

La zone de réserve en eaux et forêts a permis la création d'une grande ceinture verte qui entoure le plateau avec alternance de parties montagneuses et de vallées correspondant aux rivières Tunjuelo, Juan Amarillo, San Cristobal et Bogota.

Parallèlement à l'élaboration du plan métropolitain, a été étudiée sa réalisation par étapes. Les investissements prévus pour la période allant de 1858 à 1961 ont pour but de revitaliser le secteur central et la création des services publics et commerciaux les plus urgents. La première étape est déjà en cours d'exécution. L'ouverture de nouvelles artères et la remodélation du réseau existant déterminent des zones d'habitation de forte densité, comprenant des immeubles hauts reliés par la base. Des écoles primaires, dispensaires, travaux de voierie sont déjà commencés. Dans le noyau central de la vieille ville seront conservés, autant que possible, le tracé ancien et les rapports de volumes afin de n'en pas détruire l'harmonie ; par contre, l'autre partie de ce secteur sera traitée différemment : le tracé ancien sera maintenu mais les volumes seront totalement modifiés.

Dans les secteurs résidentiels, en contraste avec les immeubles hauts seront réparties des habitations à deux niveaux répondant au goût des habitants et aux conditions locales. Des zones vertes relieront ces ensembles.

Les zones agricoles conserveront l'authenticité du site s'intégrant à la ceinture verte.

Pour la circulation, l'effort a porté sur la régularisation et l'intégration de l'ancien tracé au nouveau réseau organisé rationnellement et comprenant voies de circulation rapide et lente, voies de service et chemins réservés aux piétons.

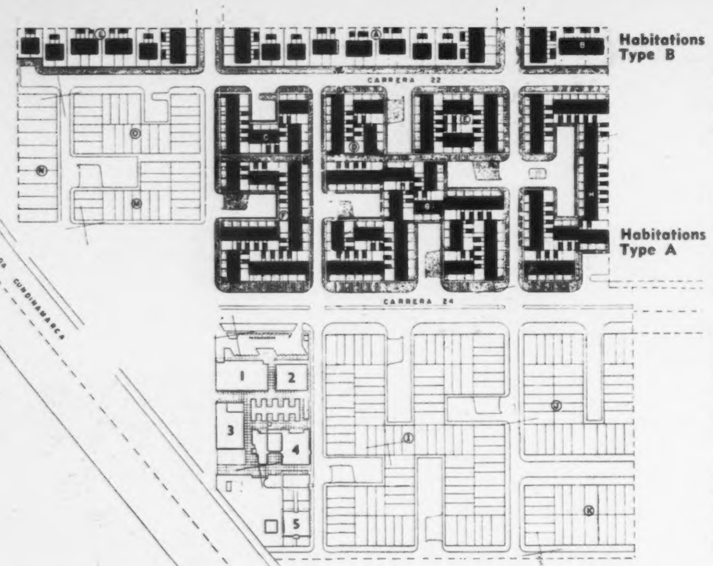
Dans l'élaboration du plan métropolitain, il a été admis des considérations telles que l'installation du chauffage urbain avant 1980. D'autre part, des solutions ont été adoptées en ce qui concerne l'approvisionnement en eau des zones urbaines et suburbaines, et l'évacuation des eaux usées.

Gabriel ANDRADE LLERAS.

Le plan général a été étudié moins comme un plan d'ensemble et de détail que vers un processus de réalisations successives dans le cadre d'une action rationnelle et au moyen de normes régulatrices dont les directives sont : Elévation du niveau de vie ; Augmentation de la productivité ; Répartition du travail en vue d'éviter le chômage ; Aménagement de la plaine de Bogota et de sa région ; Population de 3.000.000 d'hab. en l'an 2000.

V 1. Autoroutes (en rouge vif (60 à 100 m).
V 2. Grande circulation (rouge) (48 m).
V 3. Voies secondaires.
V 4. Circulation locale.
En grisé : Centre administratif et culturel.





La Banque centrale hypothécaire est un organisme d'Etat faisant appel aux capitaux privés pour faciliter l'accession à la propriété par l'ouverture de crédits remboursables en vingt ans.

La Banque se rend acquéreur de terrains dans le cadre de l'aménagement du territoire, répartit des lotissements, désigne des architectes chargés de la construction, sous le contrôle du Bureau de Planification de la région intéressée.

Ainsi, un grand nombre d'architectes de valeur, notamment des jeunes, ont-ils été appelés à collaborer à cet organisme.

L'urbanisation des terrains de l'ancien Polo Club dans la zone suburbaine de Bogota est un exemple caractéristique des recherches poursuivies simultanément dans les grandes villes de Colombie. La plupart de ces opérations comportent, en dehors des habitations proprement dites, la réalisation de centres civiques analogues à celui que nous présentons ici.

Dans le plan d'ensemble, on remarquera que le Centre civique a été situé à proximité de la grande voie d'accès, mais de telle manière que les habitants de ce quartier pourront se rendre à pied aux divers bâtiments prévus : mairie, salle de réunion, école, marché couvert, etc. Les habitations sont disposées pour réserver au sol des voies intérieures, des jardins privés et sauvegarder, par la recherche de leur implantation, l'intimité nécessaire à chacune d'elles.

Une des caractéristiques de ce projet est sa valeur expérimentale. Les habitations répondant à un programme économique sont étudiées, en tant que prototypes, du point de vue conception, construction, temps de réalisation et prix de revient. Deux groupes seulement ont été mis en chantier : dans la partie Ouest, 200 habitations de type A, dans la partie Est, 50 de type B.

AMÉNAGEMENT D'UN QUARTIER EXPÉRIMENTAL A BOGOTA

CENTRE CIVIQUE

GERMAIN SAMPER, ARCHITECTE

HABITATIONS DE TYPE A

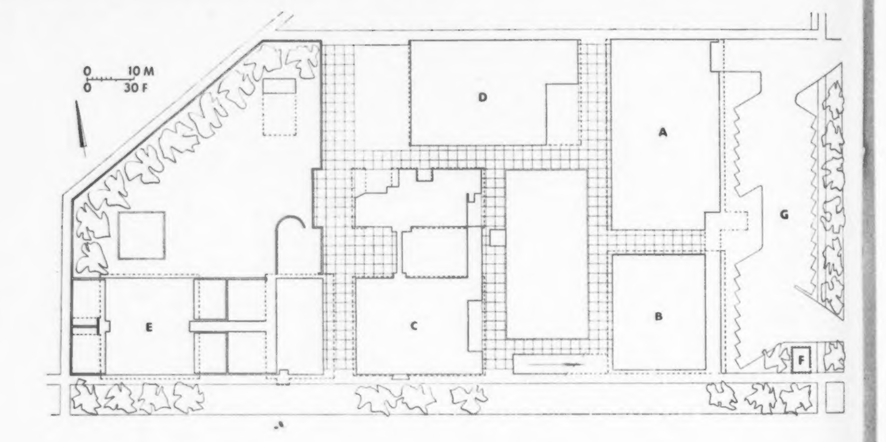
S. RICAUTE, M. CARRISOZA ET I. PRIETO, ARCHITECTES

HABITATIONS DE TYPE B

A. ROBLEDO, H. DREWS ET D. CASTRO, ARCHITECTES

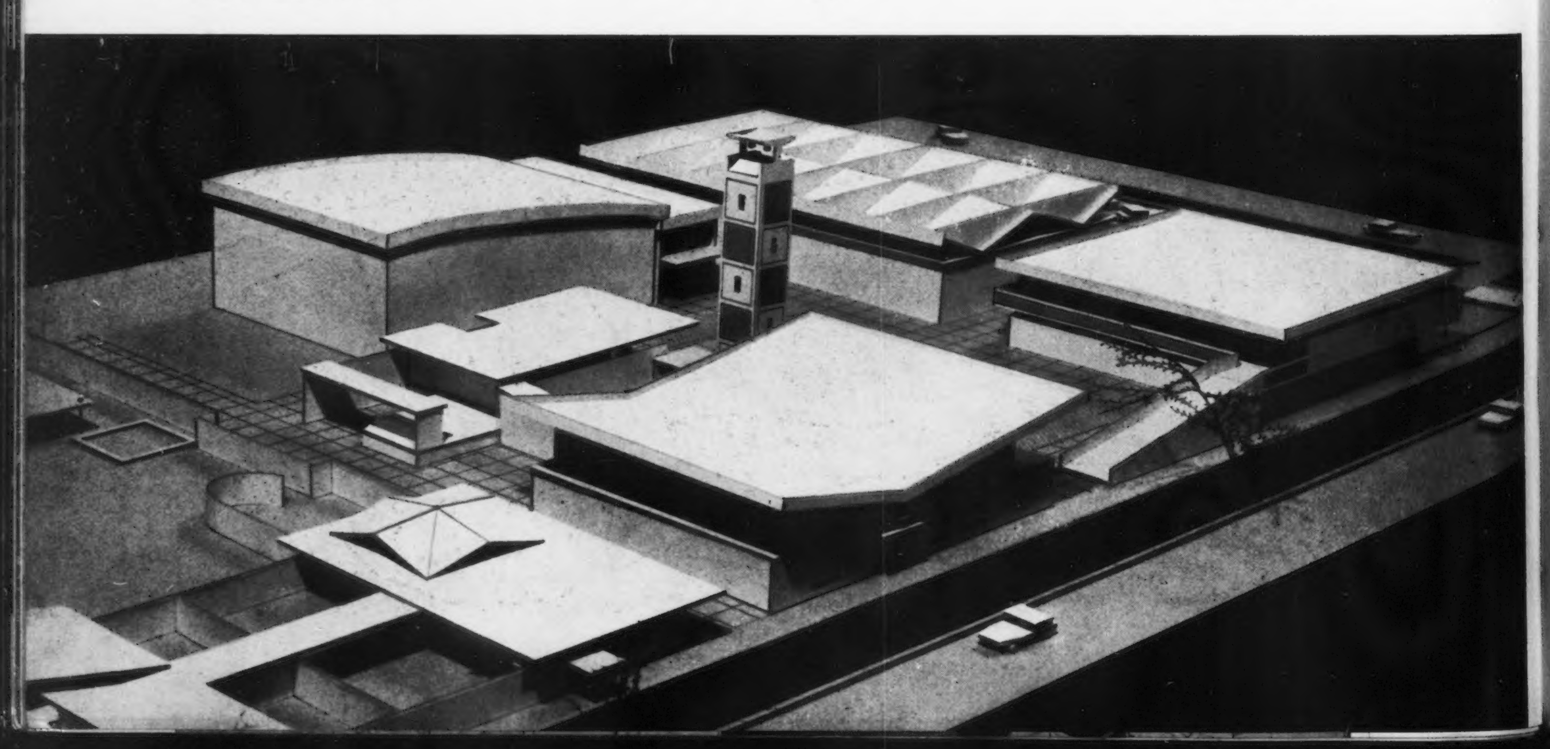
Ci-dessus : plan d'ensemble du quartier aménagé sur le terrain de l'ancien Club de polo et comprenant deux groupes d'habitations expérimentales (200 de type A et 50 de type B), ainsi qu'un Centre civique (1 à 5). D'autres groupes d'habitations, encore à l'étude, seront mis en chantier ultérieurement.

Ci-contre : détail du Centre civique : A. Marché. B. Edifice public. C. Eglise. D. Théâtre. E. Ecole. G. Parking.



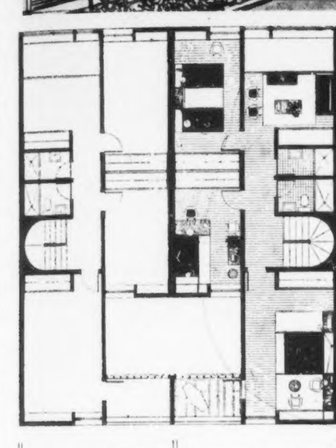


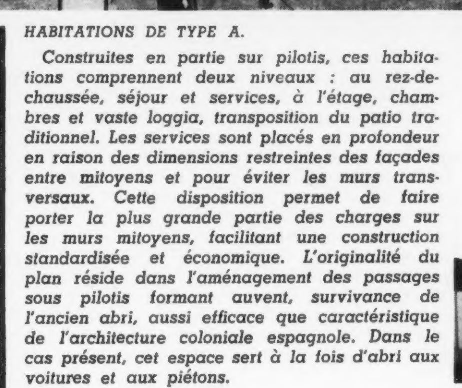
Ecoles de garçons et de filles. **Eglise.** **Edifice public.**





ZONE EST - HABITATIONS DE TYPE B





HABITATIONS DE TYPE A.

Construites en partie sur pilotis, ces habitations comprennent deux niveaux : au rez-de-chaussée, séjour et services, à l'étage, chambres et vaste loggia, transposition du patio traditionnel. Les services sont placés en profondeur en raison des dimensions restreintes des façades entre mitoyens et pour éviter les murs transversaux. Cette disposition permet de faire porter la plus grande partie des charges sur les murs mitoyens, facilitant une construction standardisée et économique. L'originalité du plan réside dans l'aménagement des passages sous pilotis formant auvent, survivance de l'ancien abri, aussi efficace que caractéristique de l'architecture coloniale espagnole. Dans le cas présent, cet espace sert à la fois d'abri aux voitures et aux piétons.

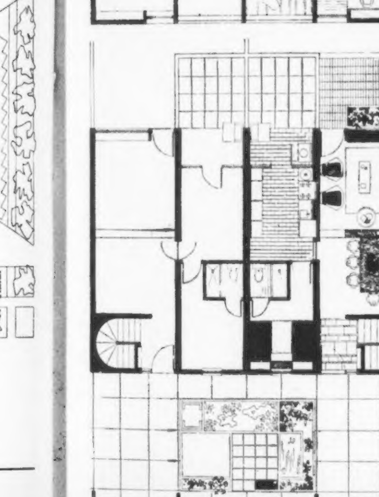
HABITATIONS DE TYPE B.

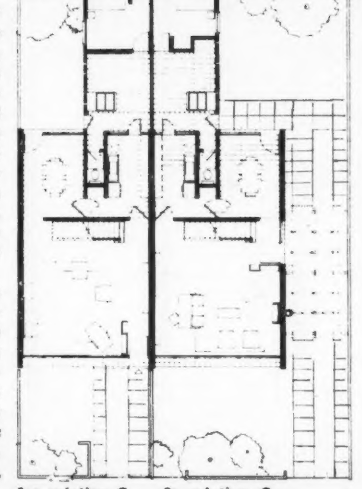
Les habitations sont jumelées ou groupées par six. Les plans sont adaptés aux différentes situations prévues à l'intérieur du lotissement, seul l'accès varie. Chaque habitation comporte deux niveaux : rez-de-chaussée avec living-room et coin repas, cuisine, buanderie et chambre de service. L'escalier est incorporé au séjour pour éviter une perte de place et un petit hall d'entrée peut être aménagé, en réduisant légèrement le séjour, par l'intégration d'un meuble cloison. A l'étage, chambres et douches.

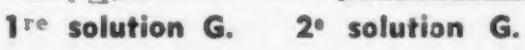
Deux solutions sont possibles selon l'emplacement du garage, dépendant de l'espace entre mitoyens.

Dans le premier cas, aucune modification ne pourra intervenir ; dans le second, il y a possibilité, soit d'utiliser l'espace prolongeant le garage jusqu'à l'autre partie du jardin, en construisant des pièces supplémentaires au rez-de-chaussée et à l'étage, soit d'aménager en toit-terrasse la couverture du garage et de la construction du rez-de-chaussée. Ces éventualités ne nuisent en rien au parti architectural adopté.

Construction par murs porteurs en brique, planchers par éléments préfabriqués en B.A.






1re solution G. 2e solution G.

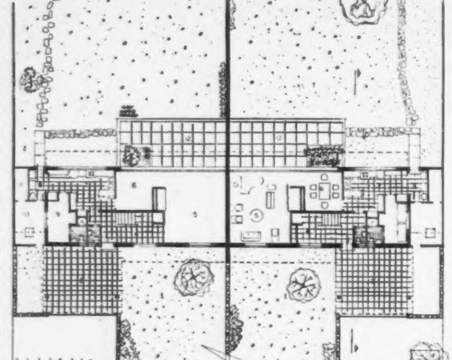
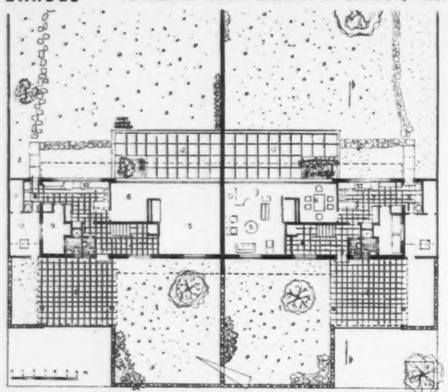






HABITATIONS EN BANDES BERMUDEZ. ARCH. MURTRA ET SANDOZ, ING.

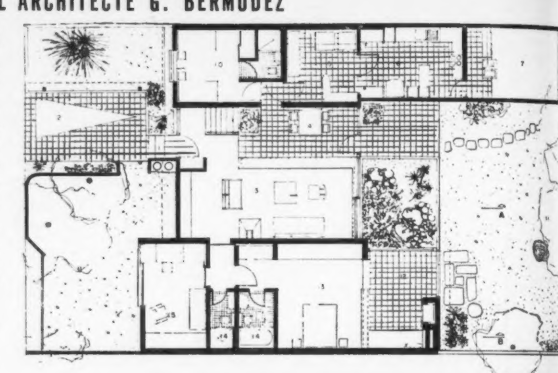
Ces habitations, en bande continue, répondent à un programme économique et comportent : séjour à double orientation ouvrant sur les jardins, cuisine et garage à rez-de-chaussée ; chambre à l'étage avec possibilité d'aménager une pièce au-dessus du garage. Construction par ossature en béton armé et murs porteurs en briques.

HABITATION DE L'ARCHITECTE G. BERMUDEZ

Construite par l'architecte pour lui-même, en deux étapes : 1953 et 1957, la maison se développe autour du jardin intérieur auquel ont accès les pièces principales et la terrasse communiquant avec le coin de feu, prolongeant la chambre. Murs porteurs crépis blancs.

Voûte pour le grand séjour.



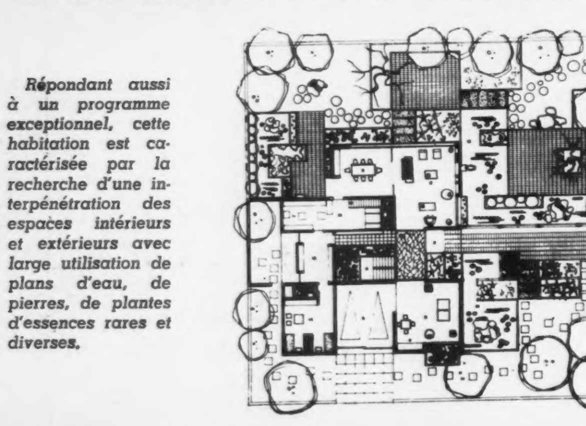
Photos Beer





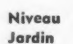

HABITATION INDIVIDUELLE OBREGON, VALENZUELA ET TAPIA. ARCHITECTES

Répondant aussi à un programme exceptionnel, cette habitation est caractérisée par la recherche d'une interpénétration des espaces intérieurs et extérieurs avec large utilisation de plans d'eau, de pierres, de plantes d'essences rares et diverses.



HABITATION DE L'ARCHITECTE G. SERRANO

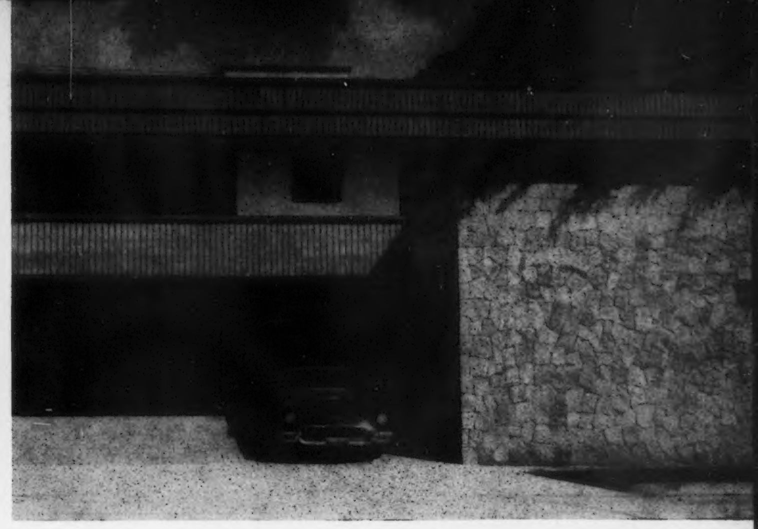
Cette habitation a été conçue en 1949. La situation du terrain au pied de la montagne, à l'est de Bogota, a déterminé son orientation et son organisation générale : chambres au niveau inférieur semi-enterré, en communication directe avec le jardin. Living-room à l'étage jouissant d'une vue dégagée sur la ville et la savane.



Niveau Jardin



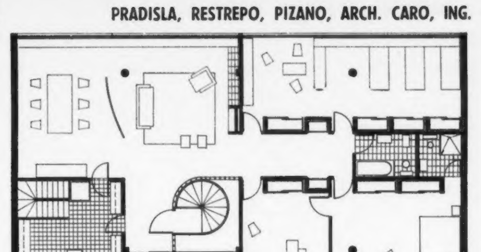




HABITATION INDIVIDUELLE

PRADISLA, RESTREPO, PIZANO, ARCH. CARO, ING.

Il s'agit, ici, d'un terrain rigoureusement rectangulaire d'une surface de 840 m² et l'habitation se développe en partie sur pilotis, occupant ainsi tout l'espace disponible entre mitoyens. Le rez-de-chaussée, perpendiculaire au bloc principal, abrite garage et services.

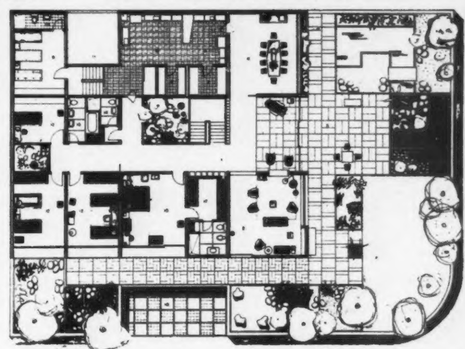


HABITATION INDIVIDUELLE

RICAUTE, CARRIZOSA, PRIETO, ARCHITECTES

Conçue pour un programme important, cette habitation se développe sur un terrain en pente dominant la savane, à l'ouest de Bogota.

Les pièces principales sont groupées à l'étage en liaison avec la partie haute du jardin, afin de profiter des meilleures vues. On notera que le séjour et l'espace réservé aux repas sont liés par une terrasse couverte, prolongée à l'extérieur ;



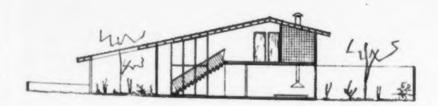
HABITATIONS A BOGOTA



HABITATIONS JUMELÉES

E. TRIANA ET S. VARGAS ROCHA, ARCHITECTES

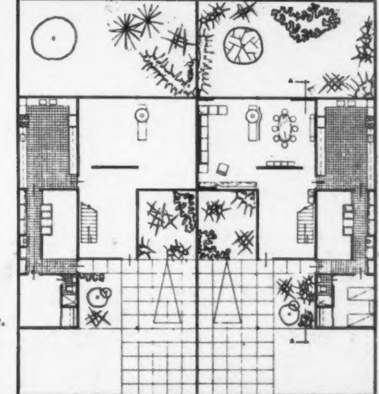
Les habitations présentées sur ces pages sont construites à Bogota dans le cadre du nouveau Plan Régulateur et répondent aux directives générales impliquant un rapport précis entre la surface construite et le jardin.



Ces deux habitations identiques sont groupées dans un même volume qui, plastiquement, représente une transposition à notre époque de la maison semi-coloniale espagnole, ceci : par l'entrée abritée, le patio intérieur et le choix des matériaux : crépi blanc et tuiles traditionnelles.

Le toit, à double pente, forme auvent. Les chambres sont situées à l'étage, au-dessus du séjour, en partie à double hauteur, placé entre le patio et le jardin.

Ces habitations sont destinées à la location.

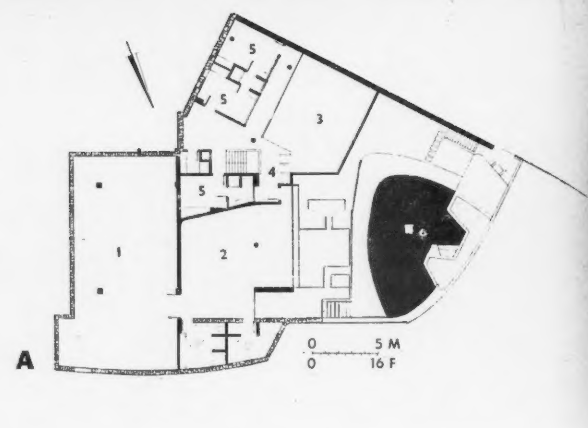


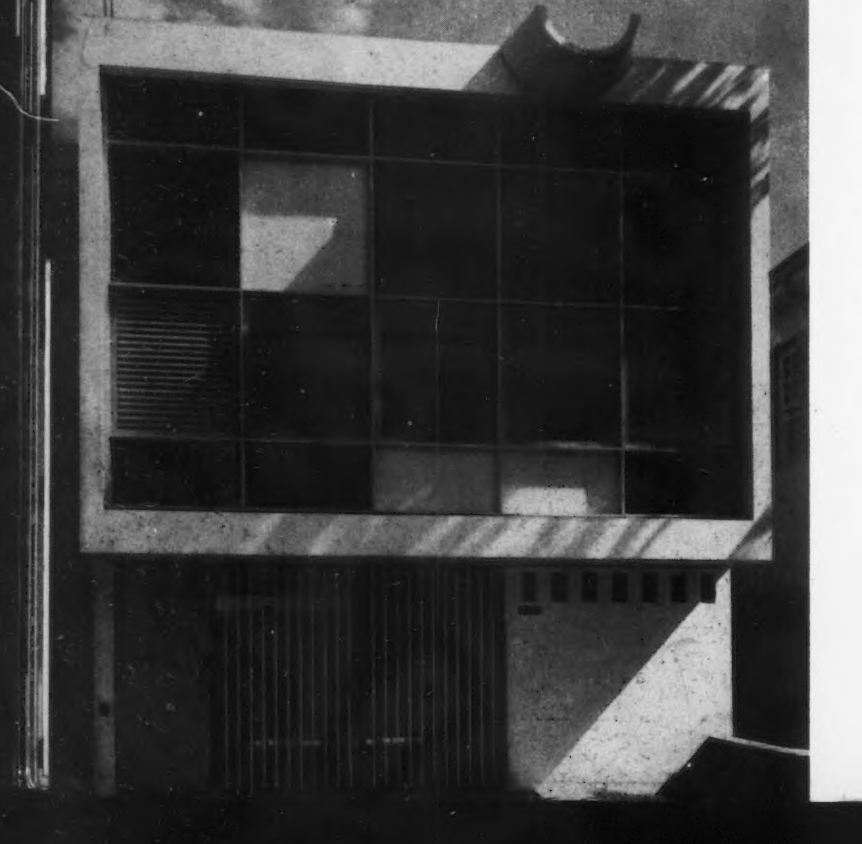
Rez-de-chaussée. Chambres à l'étage.

HABITATION H. DOMINGUEZ

Cette habitation, qui répond à un programme important, est édifiée dans un quartier résidentiel de Cali. Le terrain, situé sur une hauteur, domine la ville, la vallée, les collines au Nord et la haute montagne à l'Ouest. L'organisation générale du plan a été dictée par le souci d'assurer aux pièces principales les meilleures vues sur le paysage environnant.

Trois niveaux ont été ainsi définis : l'un, de plain-pied avec le jardin, comporte salle de jeux, terrasse couverte, services et chambres du personnel. Au niveau principal se développe le vaste séjour, orienté à l'Ouest, avec espace de repas et complété par une petite salle à manger pour les enfants et les repas rapides ; le séjour se prolonge à l'extérieur par une terrasse dont la forme courbe suit la configuration du terrain. La partie haute de l'habitation est nettement dégagée : un volume en surplomb et en forme de prisme repose sur des piliers régulièrement espacés, implantés dans la terrasse. Ce volume contient les chambres, exposées au Nord, ce qui correspond, en Colombie, à une bonne orientation qui ouvrent toutes sur une terrasse couverte.





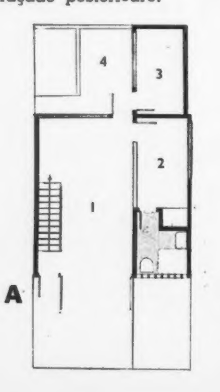
MAISON DE L'ARCHITECTE J. SAENZ

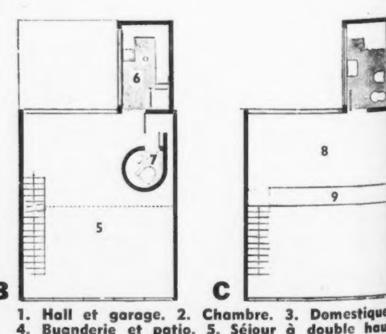
Pour cette habitation, construite entre mitoyens sur un petit terrain de 9,5 m × 6 m, l'architecte a été conduit à développer en hauteur les volumes principaux.

Au rez-de-chaussée ont été placés garage, chambre de service et buanderie ; à l'étage, living-room, cuisine et salle d'eau, de plan circulaire, dont le mur de briques, laissées apparentes du côté du living-room, constitue un élément plastique. En mezzanine est disposée la chambre isolée par un meuble cloison.

Cette organisation intérieure est affirmée, en façade, par la différenciation entre la partie basse, légèrement en retrait par rapport à la rue, et la partie haute caractérisée par la composition de pleins et de vides et par le chéneau en saillie débordant de la couverture. On notera que la salle de bains est éclairée et ventilée naturellement par un soupirail ouvrant en façade postérieure.

A

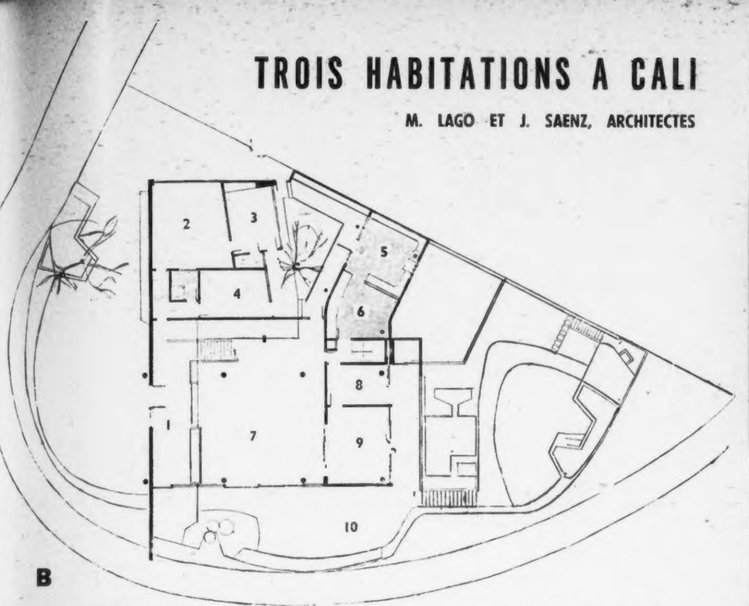


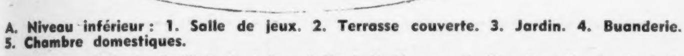


1. Hall et garage. 2. Chambre. 3. Domestique. 4. Buanderie et patio. 5. Séjour à double hauteur. 6. Cuisine. 7. Salle d'eau. 8. Chambre. 9. Meuble-cloison isolant la chambre du vide du séjour.

TROIS HABITATIONS A CALI

M. LAGO ET J. SAENZ, ARCHITECTES





A. Niveau inférieur : 1. Salle de jeux. 2. Terrasse couverte. 3. Jardin. 4. Buanderie. 5. Chambre domestiques.

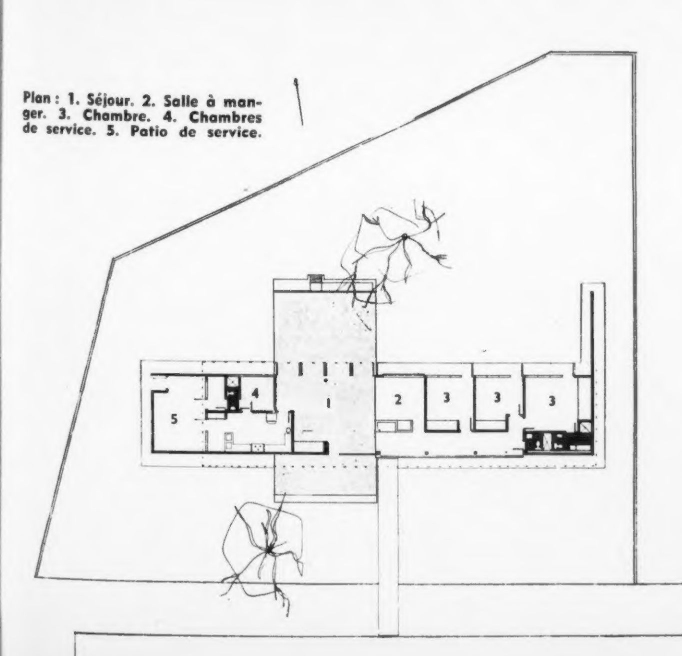
B. Niveau principal : 1. Hall d'entrée principal. 2. Garage. 3. Chambre d'amis. 4. Petit bureau. 5. Cuisine. 6. Office. 7. Living-room. 8. Petite salle à manger. 9. Coin repas. 10. Terrasse.





MAISON LUIS FRANCO

Plan : 1. Séjour. 2. Salle à manger. 3. Chambre. 4. Chambres de service. 5. Patio de service.



Destinée à un jeune couple et à ses deux enfants, cette habitation est située aux environs de Cali sur un terrain plat couvrant une surface de 1.500 m^2 et offrant une vue dégagée vers le Nord.

Le parti est basé sur la recherche de l'individualité entre la partie repas et chambres d'une part et le bloc-service de l'autre ; le séjour, à double orientation, occupant le centre du bâtiment et se prolongeant à l'extérieur par une terrasse qui se développe perpendiculairement au volume principal.

La façade est presque aveugle, au Sud, du côté de la rue et, en contraste, largement ouverte au Nord, en ce qui concerne les chambres et le séjour, ce dernier étant pourvu de portes vitrées allant du sol au plafond. Par contre, le bloc-service est orienté différemment et éclairé seulement en partie haute, par un vitrage continu.

Construction en béton armé avec sols en mayolica pour le séjour et la terrasse. Murs crépis blanc à l'extérieur et à l'intérieur, plafond bleu pâle ; éléments mobiliers dessinés par les architectes.

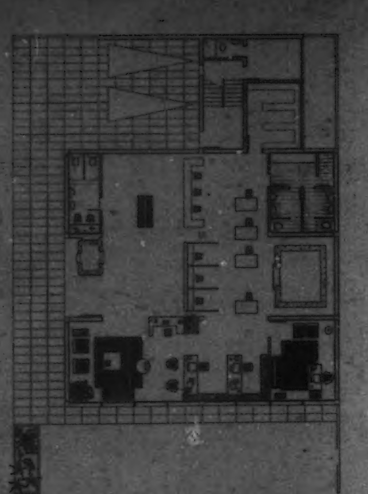


IMMEUBLE A BOGOTA

S. RICAUTE, M. CARRIZOZA ET J. PRIETO, ARCHITECTES

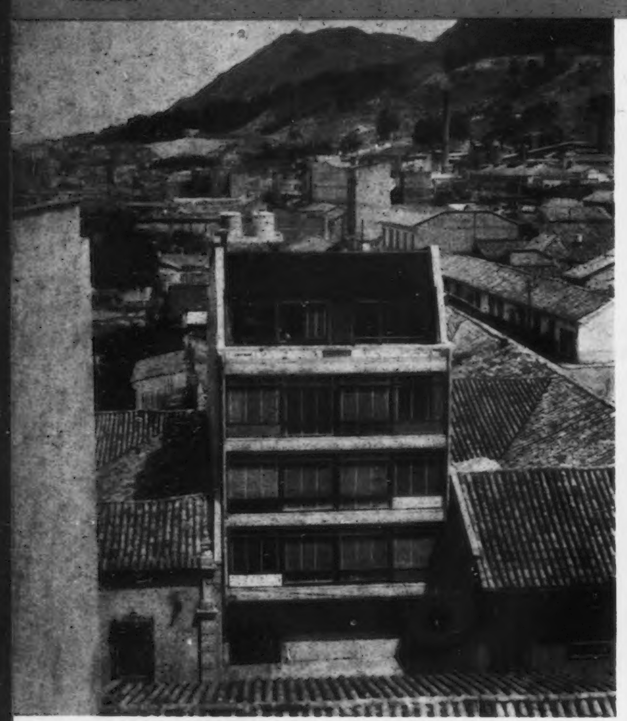
Edifié récemment dans un quartier résidentiel de la ville, cet immeuble comporte, au rez-de-chaussée, le siège de la Banque Industrielle de Colombie avec tous les services y afférents. En partie haute ont été aménagés deux appartements duplex identiques.

Le parti architectural exprime franchement l'organisation intérieure.



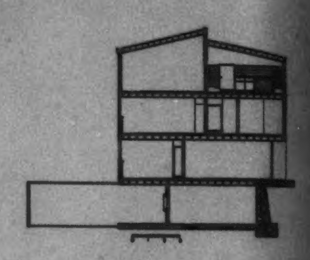


Photos Paul Beer

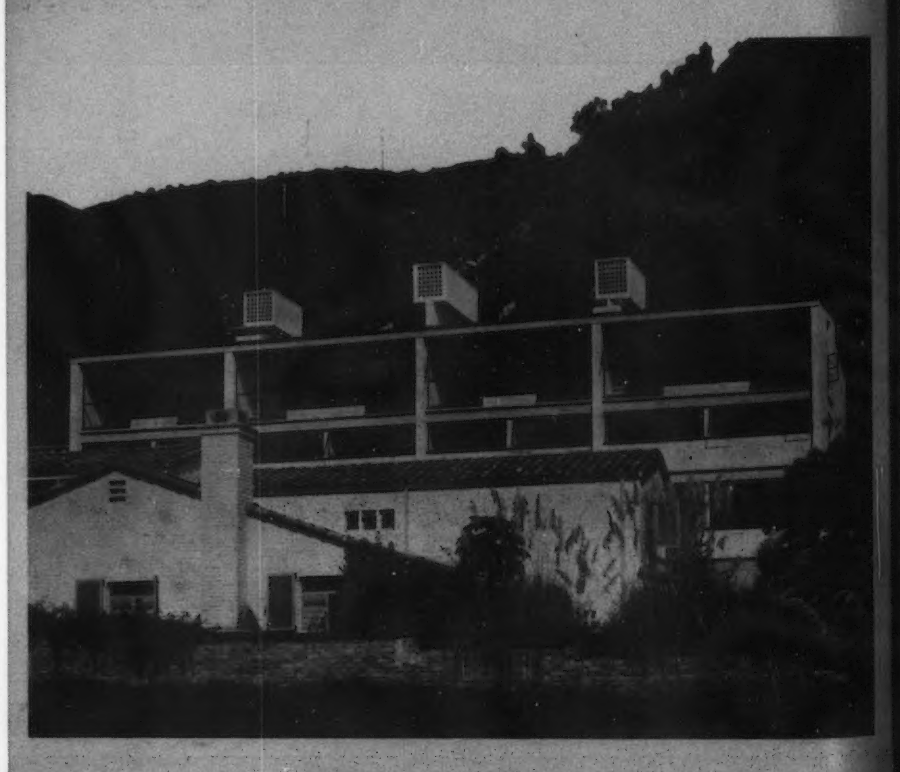


IMMEUBLE D'HABITATION A BOGOTA

F. MARTINEZ ET J. PONCE DE LÉON, ARCHITECTES

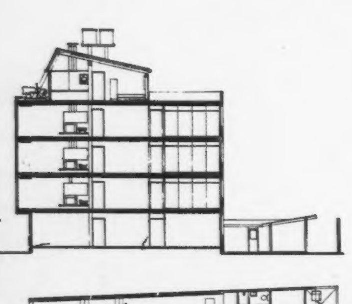


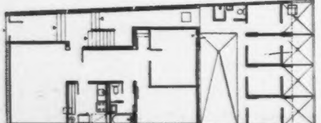
Sept appartements duplex (quatre de type A, un de type B et deux de type C) ont été groupés dans cet immeuble occupant un terrain à forte pente dans un quartier résidentiel de Bogota. L'imbrication de ces divers types de logements répond au souci d'assurer les vues les plus agréables aux pièces de séjour, largement ouvertes vers l'Ouest, ce qui représente, à Bogota, la meilleure exposition. Elle répond également à la préoccupation de placer au niveau inférieur, en relation étroite avec le jardin, les accès et les séjours de certains duplex. Construction par murs porteurs espacés de 1,50 m. et dalles de plancher et de couverture en béton léger, finitions extérieures blanches pour les encadrements de baies châssis métalliques. Le plus grand appartement duplex de l'immeuble comporte au niveau inférieur, en communication directe avec le jardin, l'agence des architectes. La situation de cette agence exprime bien la décentralisation amorcée à Bogota et recherchée par le plan directeur présenté dans les pages précédentes.

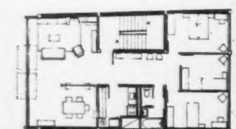


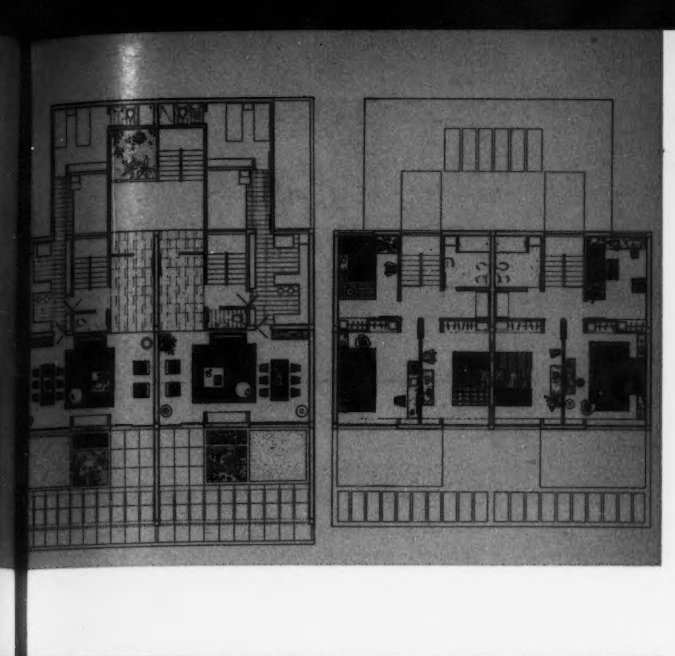
ANCIENNE AGENCE ET HABITATION DE G. SERRANO

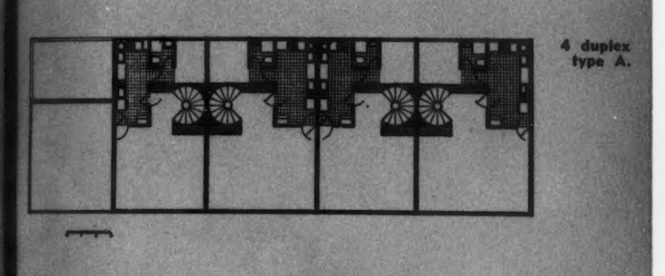
Disposant d'un terrain de dimensions restreintes et resserré entre de vieilles constructions, l'architecte a adopté la solution d'un bâtiment en hauteur rompant délibérément avec l'ensemble et créant de ce fait, une harmonie inattendue et intéressante. Matériaux : béton armé brut de décoffrage pour la structure ; brique peinte ou bois naturel pour les cloisons intérieures ; métal pour les châssis vitrés. La couverture en ardoise contraste avec les toits de tuiles des maisons alentour.

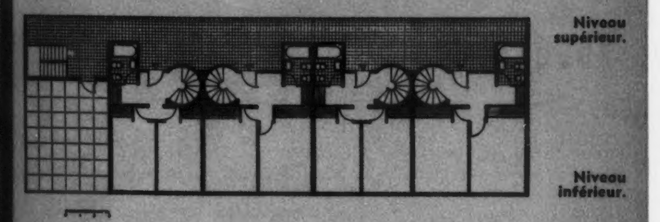


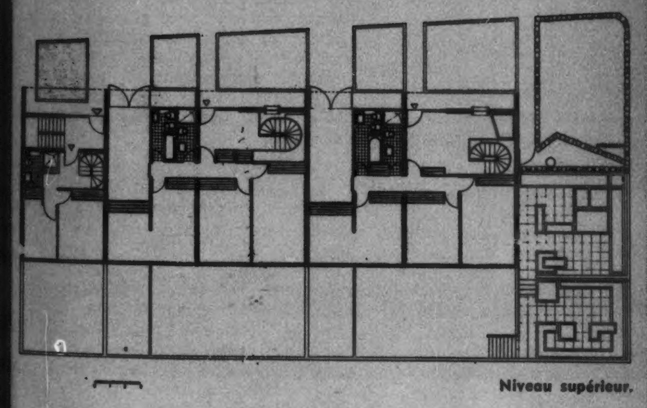


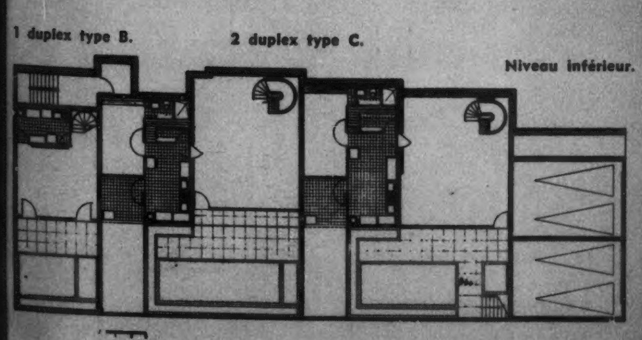


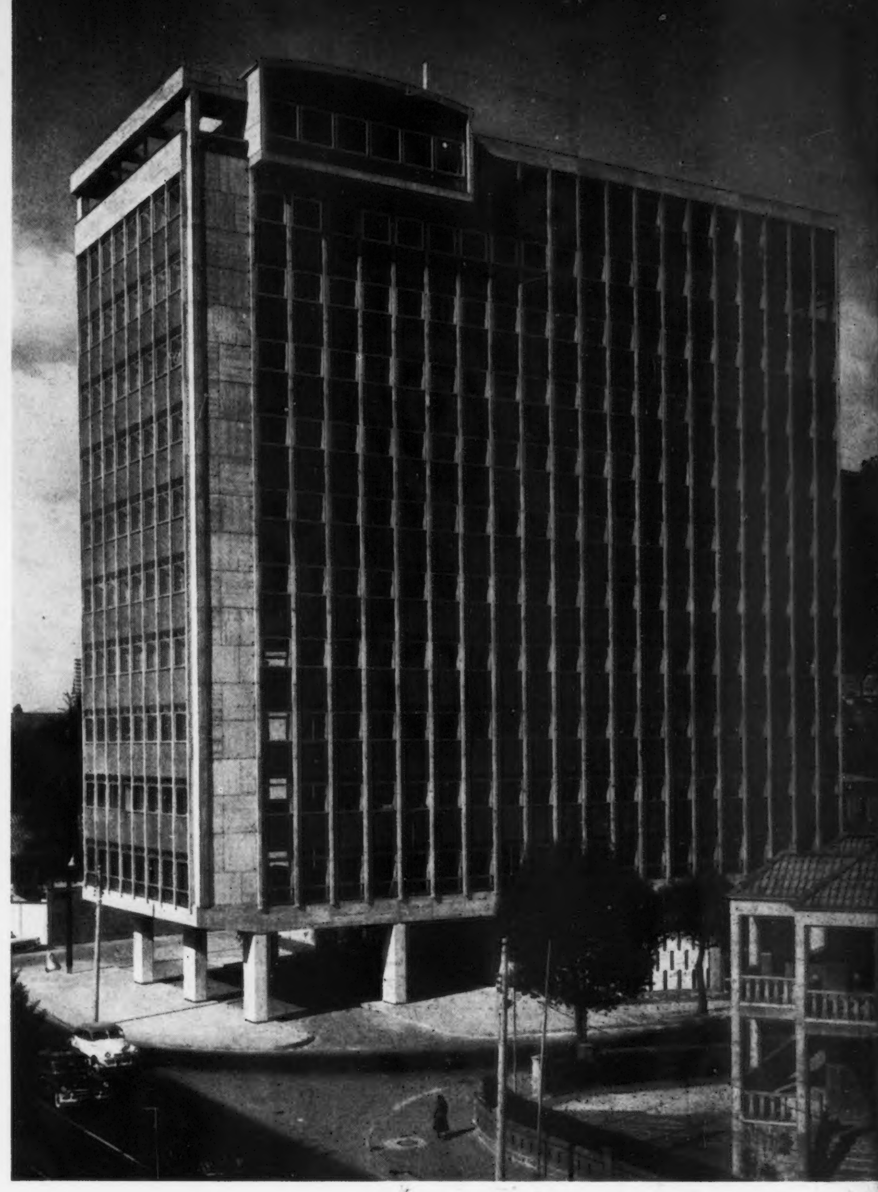










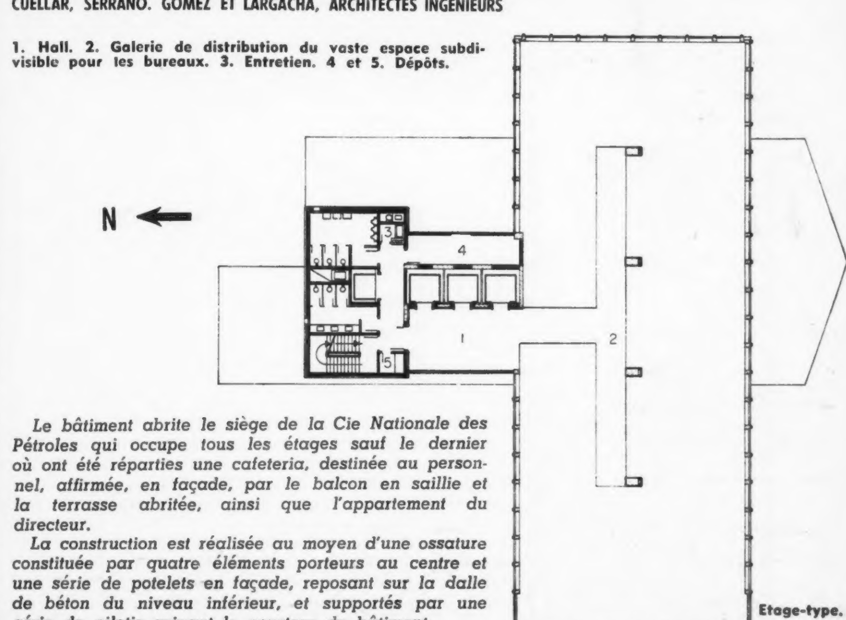


Photos Beer

IMMEUBLE DE BUREAUX A BOGOTA

CUELLAR, SERRANO. GOMEZ ET LARGACHA, ARCHITECTES INGÉNIEURS

1. Hall. 2. Galerie de distribution du vaste espace subdivisible pour les bureaux. 3. Entretien. 4 et 5. Dépôts.



Etage-type.

Le bâtiment abrite le siège de la Cie Nationale des Pétroles qui occupe tous les étages sauf le dernier où ont été réparties une cafeteria, destinée au personnel, affirmée, en façade, par le balcon en saillie et la terrasse abritée, ainsi que l'appartement du directeur.

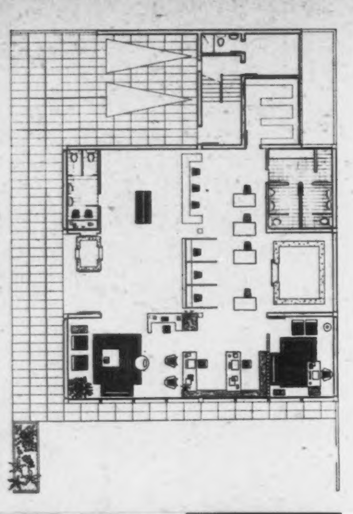
La construction est réalisée au moyen d'une ossature constituée par quatre éléments porteurs au centre et une série de potelets en façade, reposant sur la dalle de béton du niveau inférieur, et supportés par une série de pilotis suivant le pourtour du bâtiment.

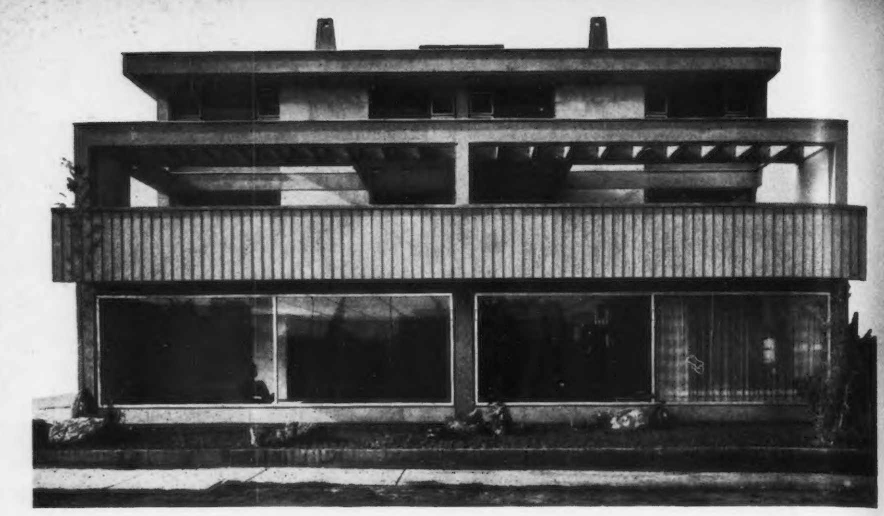
IMMEUBLE A BOGOTA

S. RICAUTE, M. CARRIZOZA ET J. PRIETO, ARCHITECTES

Edifié récemment dans un quartier résidentiel de la ville, cet immeuble comporte, au rez-de-chaussée, le siège de la Banque Industrielle de Colombie avec tous les services y afférents. En partie haute ont été aménagés deux appartements duplex identiques.

Le parti architectural exprime franchement l'organisation intérieure.



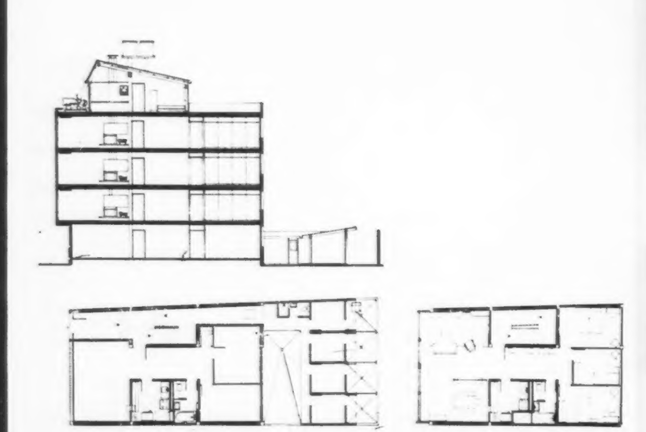


Photos Paul Beer



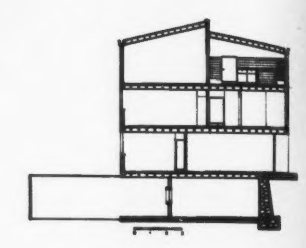
ANCIENNE AGENCE ET HABITATION DE G. SERRANO

Disposant d'un terrain de dimensions restreintes et resserré entre de vieilles constructions, l'architecte a adopté la solution d'un bâtiment en hauteur rompant délibérément avec l'ensemble et créant de ce fait, une harmonie inattendue et intéressante. Matériaux : béton armé brut de décoffrage pour la structure ; brique peinte ou bois naturel pour les cloisons intérieures ; métal pour les châssis vitrés. La couverture en ardoise contraste avec les toits de tuiles des maisons alentour.

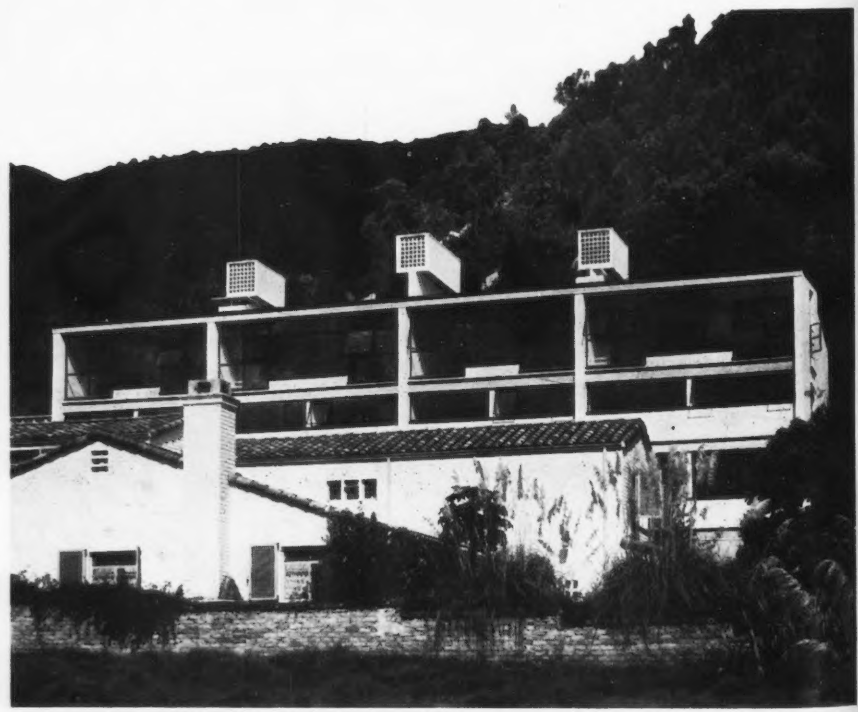


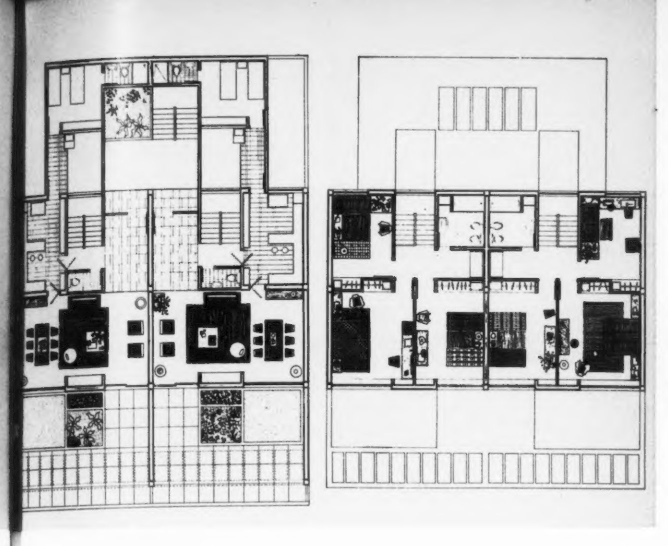
IMMEUBLE D'HABITATION A BOGOTA

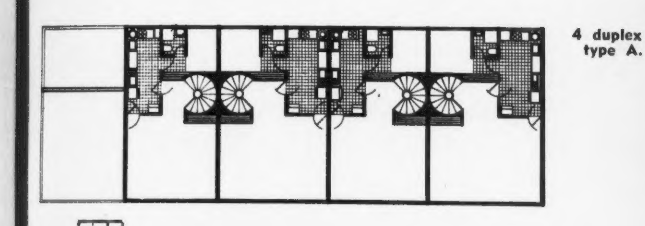
F. MARTINEZ ET J. PONCE DE LÉON, ARCHITECTES



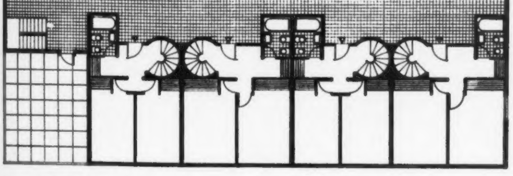
Sept appartements duplex (quatre de type A, un de type B et deux de type C) ont été groupés dans cet immeuble occupant un terrain à forte pente dans un quartier résidentiel de Bogota. L'imbrication de ces divers types de logements répond au souci d'assurer les vues les plus agréables aux pièces de séjour, largement ouvertes vers l'Ouest, ce qui représente, à Bogota, la meilleure exposition. Elle répond également à la préoccupation de placer au niveau inférieur, en relation étroite avec le jardin, les accès et les séjours de certains duplex. Construction par murs porteurs espacés de 1,50 m. et dalles de plancher et de couverture en béton léger, finitions extérieures blanches pour les encadrements de baies châssis métalliques. Le plus grand appartement duplex de l'immeuble comporte au niveau inférieur, en communication directe avec le jardin, l'agence des architectes. La situation de cette agence exprime bien la décentralisation amorcée à Bogota et recherchée par le plan directeur présenté dans les pages précédentes.





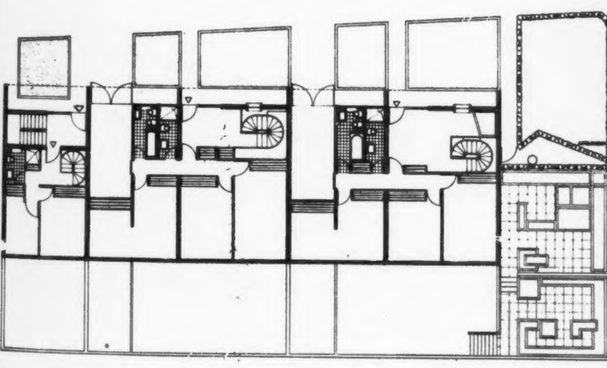


4 duplex type A.



Niveau supérieur.

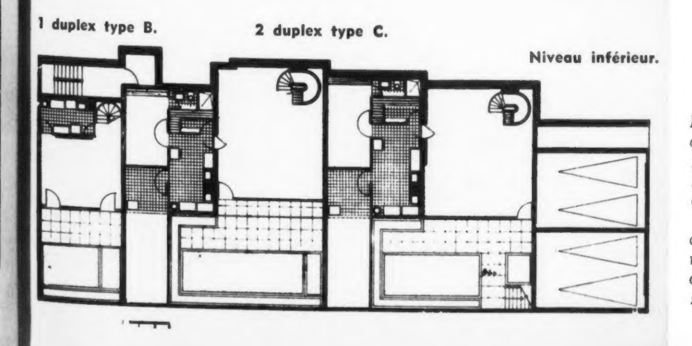
Niveau inférieur.



Niveau supérieur.

1 duplex type B. 2 duplex type C.

Niveau inférieur.



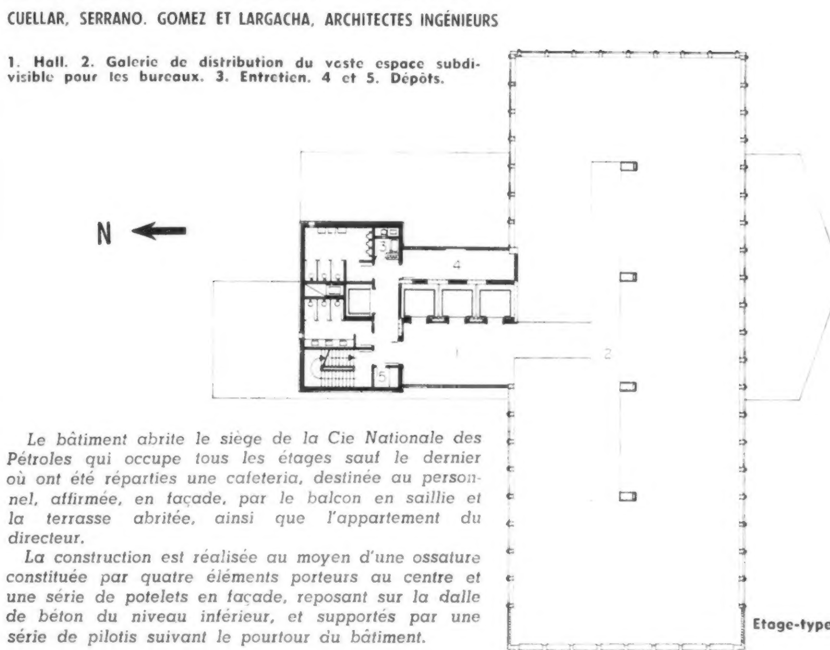


Photos Beer

IMMEUBLE DE BUREAUX A BOGOTA

CUELLAR, SERRANO. GOMEZ ET LARGACHA, ARCHITECTES INGÉNIEURS

1. Hall. 2. Galerie de distribution du vaste espace subdivisible pour les bureaux. 3. Entretien. 4 et 5. Dépôts.



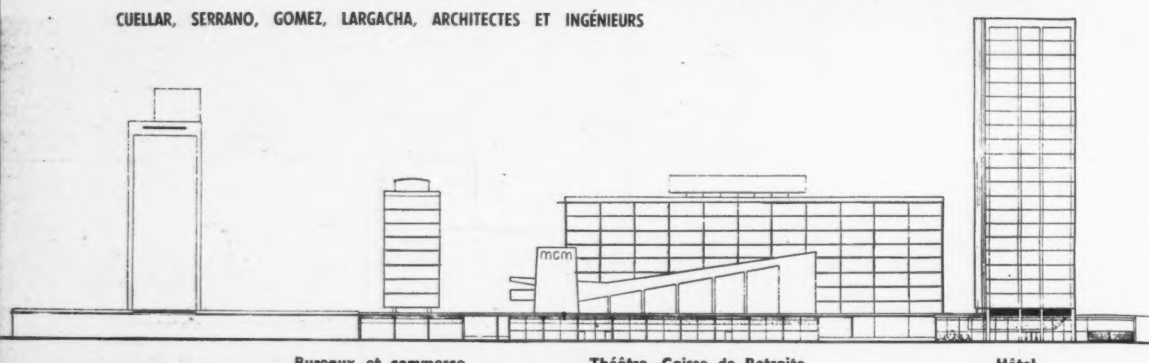
Etage-type.

Le bâtiment abrite le siège de la Cie Nationale des Pétroles qui occupe tous les étages sauf le dernier où ont été réparties une cafeteria, destinée au personnel, affirmée, en façade, par le balcon en saillie et la terrasse abritée, ainsi que l'appartement du directeur.

La construction est réalisée au moyen d'une ossature constituée par quatre éléments porteurs au centre et une série de potelets en façade, reposant sur la dalle de béton du niveau inférieur, et supportés par une série de pilotis suivant le pourtour du bâtiment.

CAISSE DE RETRAITE ET CENTRE DE QUARTIER, BOGOTA

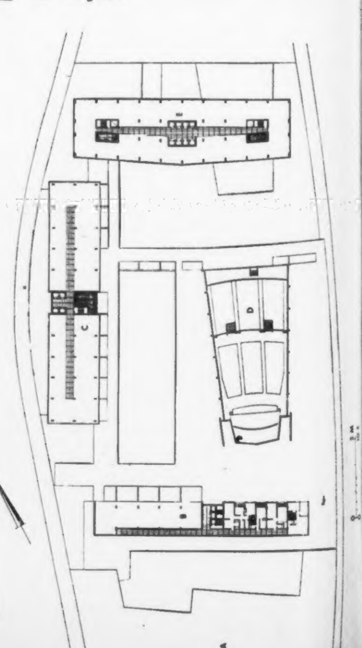
CUELLAR, SERRANO, GOMEZ, LARGACHA, ARCHITECTES ET INGÉNIEURS



Bureaux et commerce. **Théâtre. Caisse de Retraite.** **Hôtel.**

Ce bâtiment, presque achevé aujourd'hui, fait partie d'un ensemble qui comprendra, en outre, un autre immeuble de bureaux, un théâtre, un hôtel, des magasins, le tout lié par des espaces verts et de petites places. Ce nouveau centre est situé dans un quartier en pleine transformation auquel aboutit l'auto-route venant de l'aéroport international, à proximité de la « Plazza de Torros », et de l'hôtel Tequendama, le plus important de Bogota.

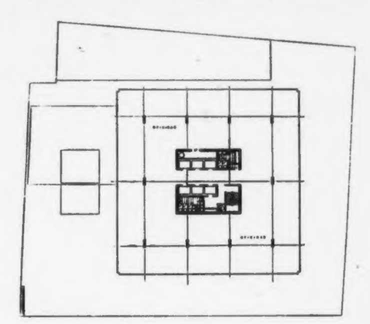




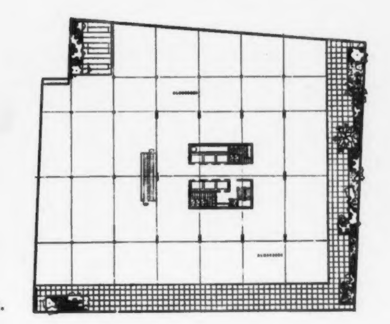
IMMEUBLE DE BUREAUX A BOGOTA

CUELLAR, SERRANO, GOMEZ, LARGACHA, ARCHITECTES ET INGÉNIEURS

L'immeuble dont nous présentons, ci-contre, le projet, sera prochainement mis en chantier et sera le plus élevé de Bogota. Il est caractérisé par la différenciation du point de vue fonctionnel et plastique entre la partie basse réservée au commerce et la partie haute destinée exclusivement à des bureaux. La disposition intérieure des circulations verticales permet la création de vastes espaces libres, subdivisibles au gré des besoins. Une modulation a été adoptée aussi bien en ce qui concerne le traitement des quatre façades que les plans identiques des étages de bureaux.



Etage-type, bureaux.

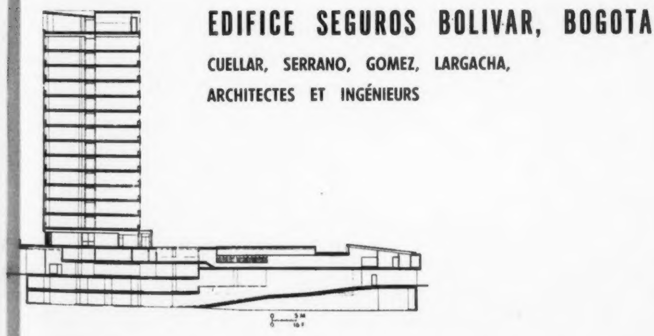


Second étage, magasins.



EDIFICE SEGUROS BOLIVAR, BOGOTA

CUELLAR, SERRANO, GOMEZ, LARGACHA, ARCHITECTES ET INGÉNIEURS

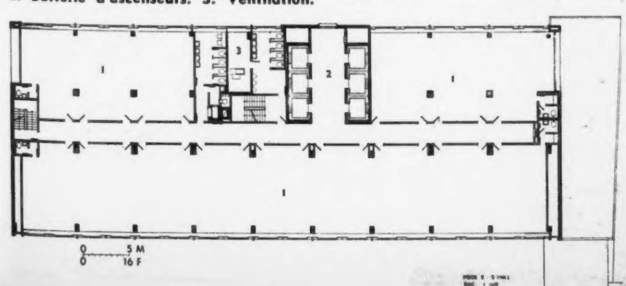


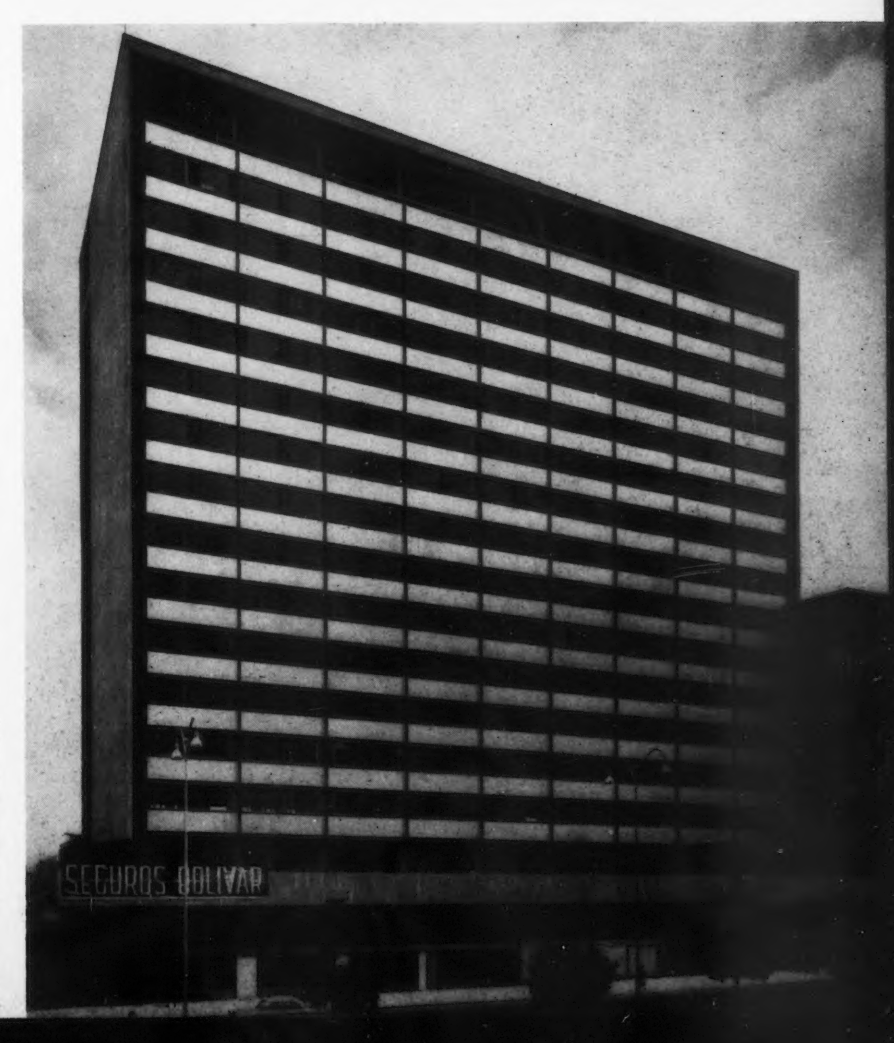
Construit en 1956, cet immeuble de bureaux destiné au siège d'une Compagnie d'assurances est, par son volume et le fini de l'exécution, un des bâtiments les plus caractéristiques de Bogota. Il répond, fonctionnellement, à toutes les nécessités requises pour un tel programme et peut être considéré, en soi, comme une unité propre.

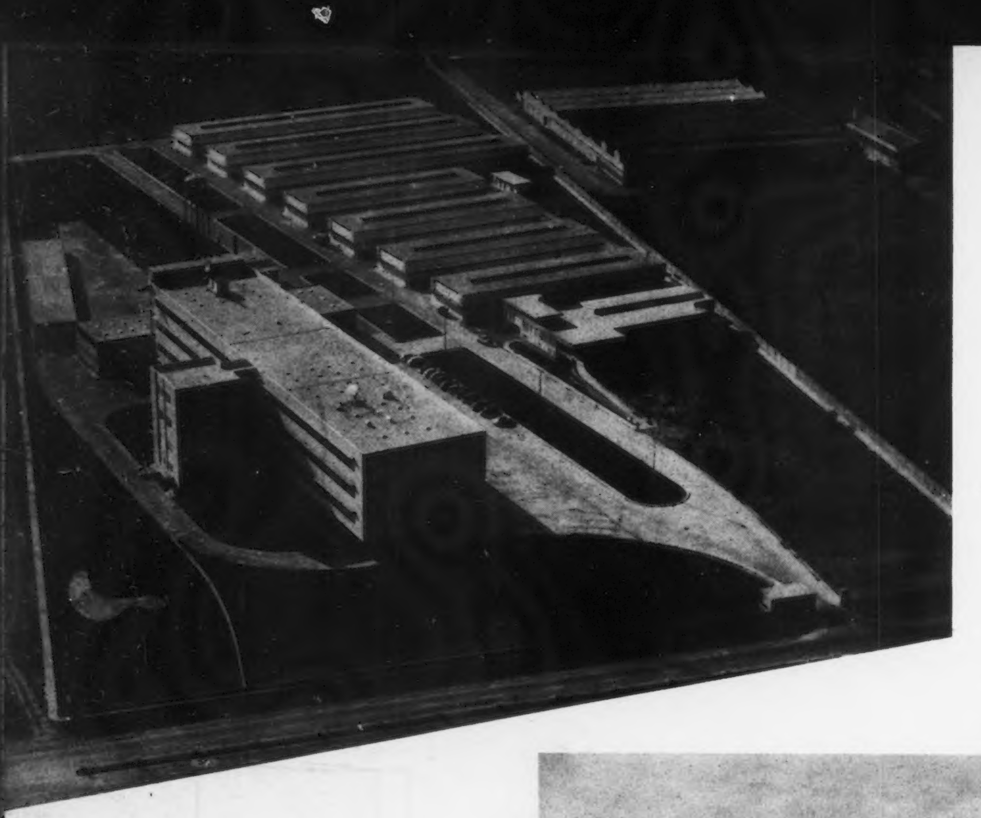
Le rez-de-chaussée, très ouvert, comporte l'entrée principale de la Compagnie d'Assurances et le hall du public ainsi qu'un large espace libre avec magasins, restaurant et terrasse. Un étage partiel, en mezzanine, permet un développement de ce niveau. Les deux sous-sols sont réservés aux deux garages, parkings et installations mécaniques. Le quinzième étage est occupé par l'agence des architectes, auteurs du projet.

Le bâtiment est réalisé au moyen d'une structure en béton armé avec revêtement en travertin, aluminium et mosaïque.

Etage-type du 9e au 15e : 1. Espace subdivisible pour bureaux. 2. Batterie d'ascenseurs. 3. Ventilation.







MANUFACTURE DE TABACS A MEDELLIN

JOHN SIERRA ET NEL RODRIGUEZ, ARCHITECTES

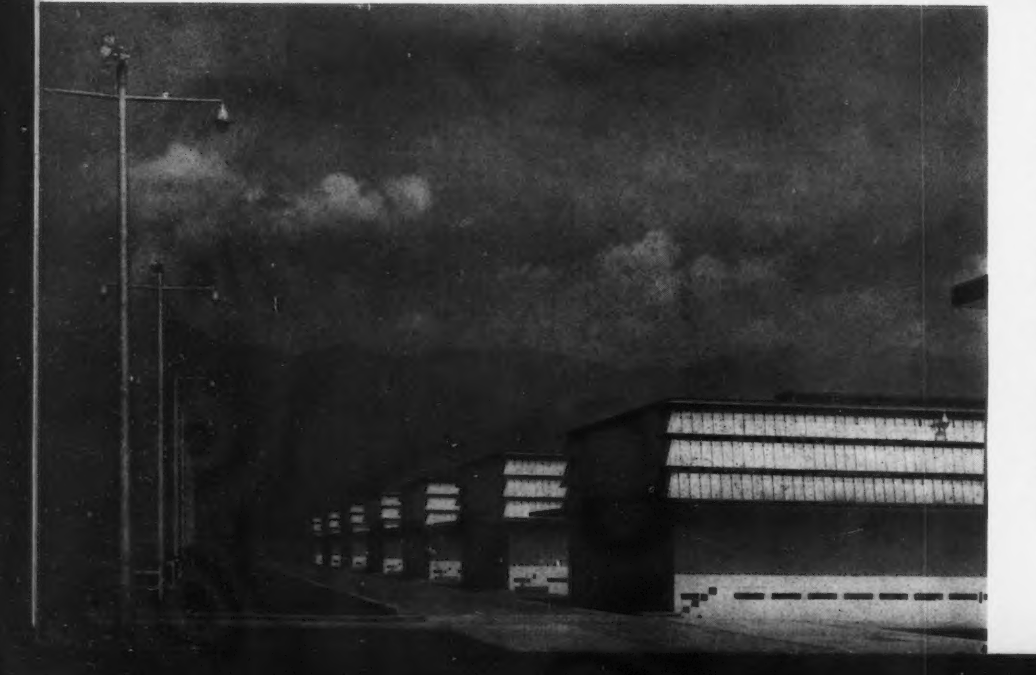
La Manufacture Nationale des Tabacs est située dans la nouvelle zone industrielle de Medellin et les divers bâtiments sont répartis sur un vaste terrain le long d'une des voies les plus importantes de la ville.

L'ensemble se compose du bâtiment de fabrication et d'expédition des cigares et cigarettes, d'un bloc administratif, d'une centrale, d'un garage avec atelier de réparations, d'un bâtiment pour les services sociaux du personnel et de sept entrepôts.



Ci-dessus : Vue aérienne de l'ensemble montrant au premier plan le bâtiment principal constituant la manufacture proprement dite ; à gauche, les blocs administratifs et des services sociaux ; au second plan, de droite à gauche, garage et atelier ainsi que les sept entrepôts.
Ci-contre : Vue prise du bloc administratif sur le bâtiment principal.

Ci-dessous : Les sept entrepôts identiques. Les plans ne nous ont pas été communiqués, leur reproduction étant interdite.



Le bâtiment principal comportant trois étages, en partie sur pilotis, avec rez-de-chaussée et sous-sol, abrite essentiellement la manufacture proprement dite. Au rez-de-chaussée : en retrait des pilotis a été placé le magasin d'exposition et de vente des produits finis ; au premier étage : empaquetage des cigares et cigarettes ; au niveau supérieur : dépôt et salle de traitement des feuilles de tabac ; au sous-sol : salles, magasins, réserves et vestiaires du personnel.

Le bloc administratif est à deux niveaux et relié au bâtiment de fabrication.

La centrale électrique fournit à la fois la lumière, le chauffage et la force motrice. Elle est située à l'écart de l'ensemble.

Le garage et les ateliers sont groupés dans un bâtiment en partie sur pilotis situé en face du parking. L'espace ouvert au rez-de-chaussée permet aux voitures d'accéder à la station-service et une rampe d'accès conduit au niveau supérieur où sont disposés les ateliers.

Un autre bâtiment abrite les services sociaux du personnel avec, au rez-de-chaussée, cabinets médical et dentaire et, à l'étage, restaurant de 500 places, salle de jeux, ping-pong. etc.) et foyer.

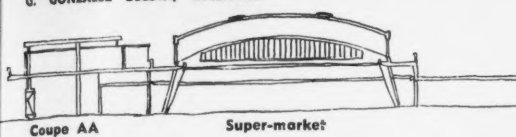
Sept blocs parallèles constituent les entrepôt ; les six premiers sont reliés entre eux par une galerie en sous-sol qui est reliée au sous-sol de la manufacture. Le long de cette galerie ont été aménagés des rails permettant le transport rapide du tabac dirigé ensuite au deuxième étage dans les salles de traitement par monte-charges groupés dans le bloc de circulations verticales, en saillie sur la façade Nord du bâtiment principal.

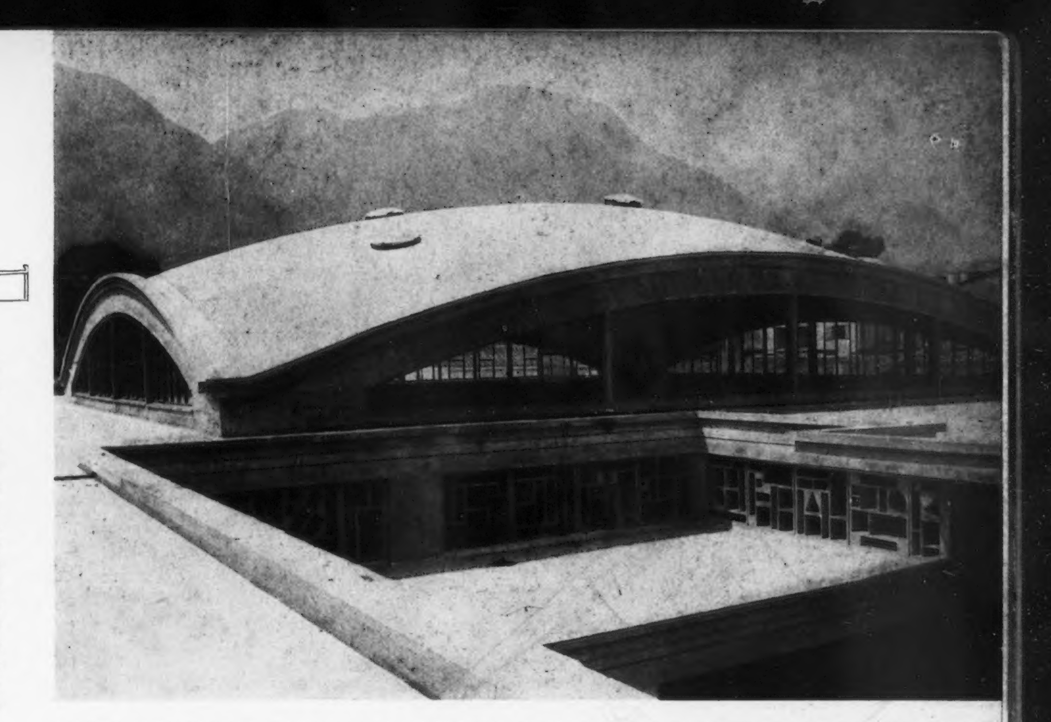
Dans l'avenir, trois terrains de sports et une piscine compléteront les installations sociales. Elles ont déjà été étudiées par les architectes et leurs emplacements déterminés.

MARCHÉ COUVERT A BOGOTA

F. PIZANO ET R. RODRIGUEZ, ARCHITECTES

G. GONZALEZ ZULETA, INGÉNIEUR





Situé entre deux voies importantes de la ville, ce marché possède des facilités d'approvisionnement et d'accès.

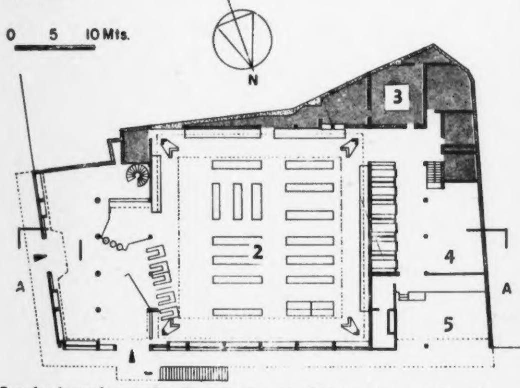
L'ensemble se compose de quatre parties essentielles : manutention, super-market, drog-store et restaurant.

Les services de manutention comprennent zone de déchargement, services de classification et d'empaquetage de la marchandise, ainsi que dépôt et chambres froides particulières pour fruits, légumes, viande, poisson, lait, etc.

Le super-market est un vaste hall, à double hauteur, de plan carré, couvert d'une voûte en voile mince reposant sur quatre points porteurs en B.A., espacés de 22,50 m et placés aux angles du bâtiment, libérant ainsi un vaste espace libre de plus de 500 m². Ce hall est subdivisé dans le sens de la hauteur en deux parties distinctes exprimées à l'extérieur par l'auvent de 2,26 m de large, au-dessous duquel se situe immédiatement un bandeau d'éléments préfabriqués en B.A. formant une composition intéressante et servant à la ventilation. Le public accède par des portes tambour et la vente a lieu par self-service.

Le drog-store, situé au rez-de-chaussée, est accessible en trois points depuis deux rues et dans l'intérieur du super-market. Il est destiné à la vente d'objets non comestibles, fleurs, journaux, quincailleries, etc.

Le restaurant a été placé à l'étage au-dessus du drog-store ; on peut l'atteindre de l'intérieur du super-market ou de la rue au moyen d'une rampe. Son système de couverture, plat et simple, met en valeur la voûte du super-market.



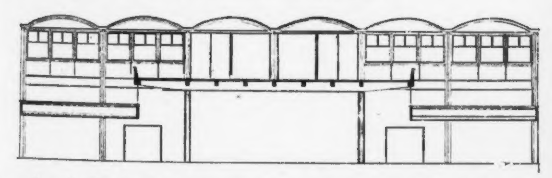
Rez-de-chaussée : 1. Drog-store au-dessous du restaurant. 2. Super-market. 3. Chambres froides. 4. Manutention. 5. Déchargement.

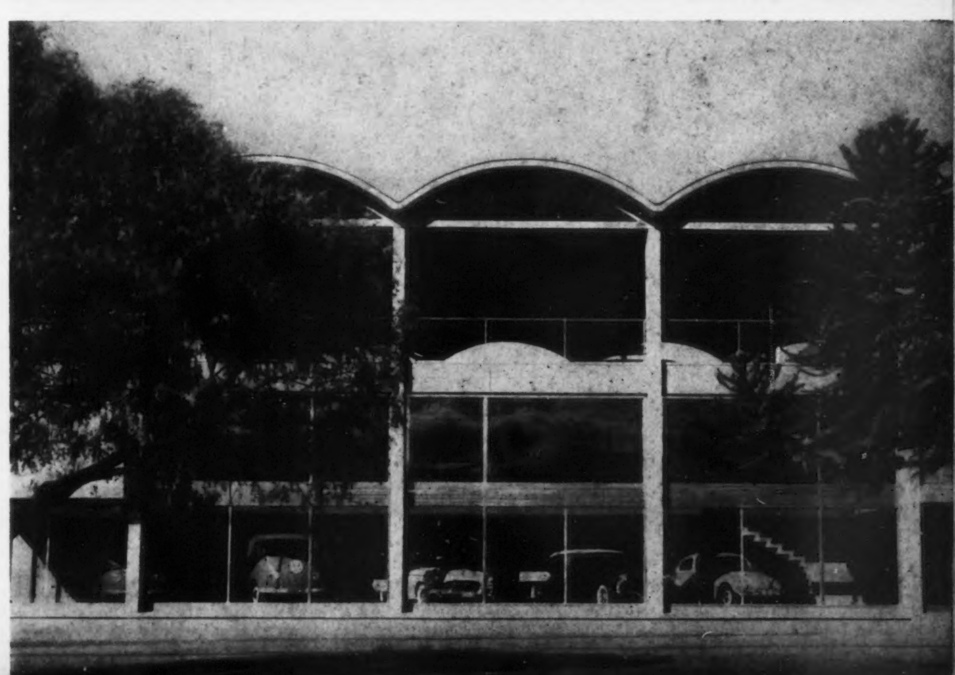
Ci-contre : Détail du hall du super-market.



HALL DE LA WOLKSWAGEN, A BOGOTA

VIOLI, ARCHITECTE. GONZALEZ ZULETA, INGÉNIEUR





Le hall d'exposition et de vente des automobiles Volkswagen est caractérisé par son système de structure : ossature en B.A. avec piliers espacés de 12 en 12 m, sur lesquels repose une couverture débordante en voûte ondulée, dans laquelle ont été prévues des séries de lanterneaux éclairant naturellement le hall principal.

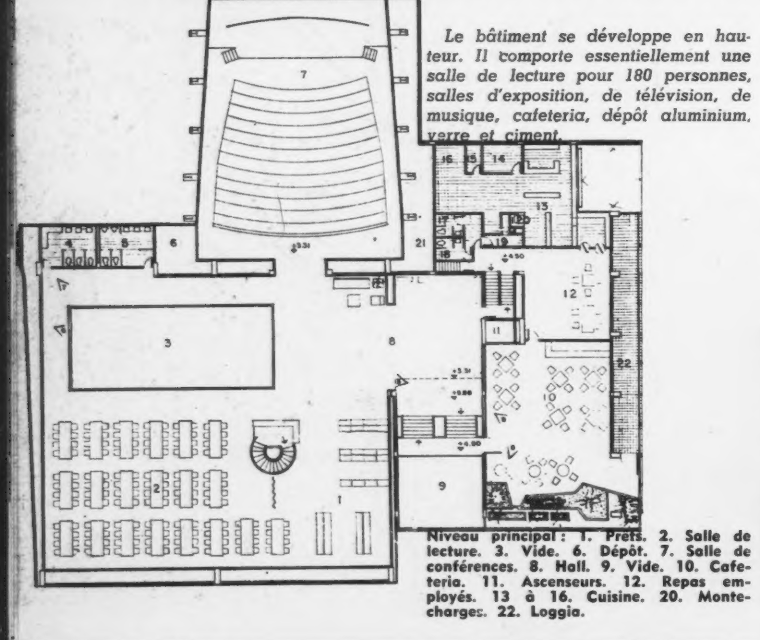
De part et d'autre du portique, des porte-à-faux de 3,50 m ont permis de suspendre à la structure les planchers intermédiaires. Le béton a été laissé brut à l'intérieur et à l'extérieur, aussi bien en ce qui concerne les piliers que les dalles de planchers et les voûtes, le plus grand soin ayant été apporté au coffrage et à la qualité du béton. L'organisation intérieure a porté sur la recherche des vastes espaces libres pour le hall d'exposition, ateliers et dépôt, bureaux aux niveaux intermédiaires.



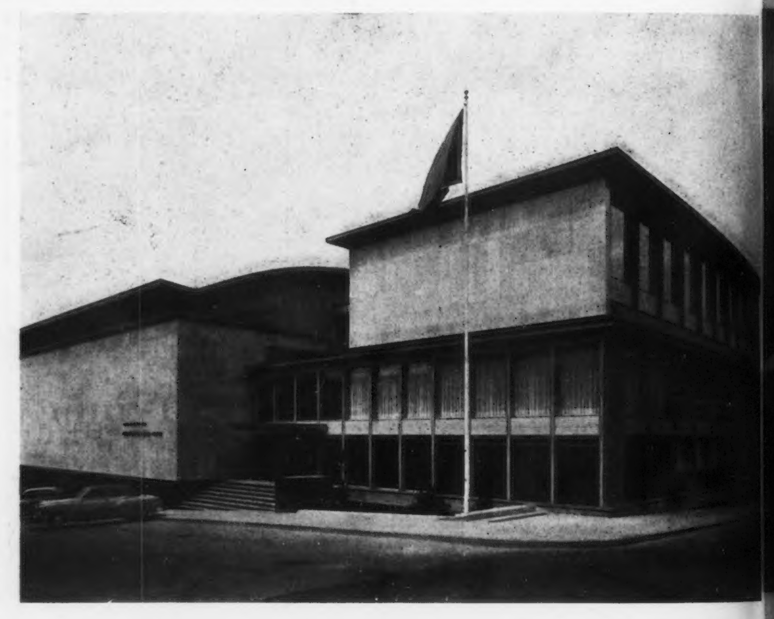
BIBLIOTHÈQUE A BOGOTA

ESGUERRA, SAENZ, URDANETA ET SUAREZ, ARCHITECTES. PARMA MARRE, INGÉNIEUR

Le bâtiment se développe en hauteur. Il comporte essentiellement une salle de lecture pour 180 personnes, salles d'exposition, de télévision, de musique, cafeteria, dépôt aluminium, verre et ciment.



Niveau principal : 1. Prêts. 2. Salle de lecture. 3. Vide. 6. Dépôt. 7. Salle de conférences. 8. Hall. 9. Vide. 10. Cafeteria. 11. Ascenseurs. 12. Repas employés. 13 à 16. Cuisine. 20. Monte-charges. 22. Loggia.





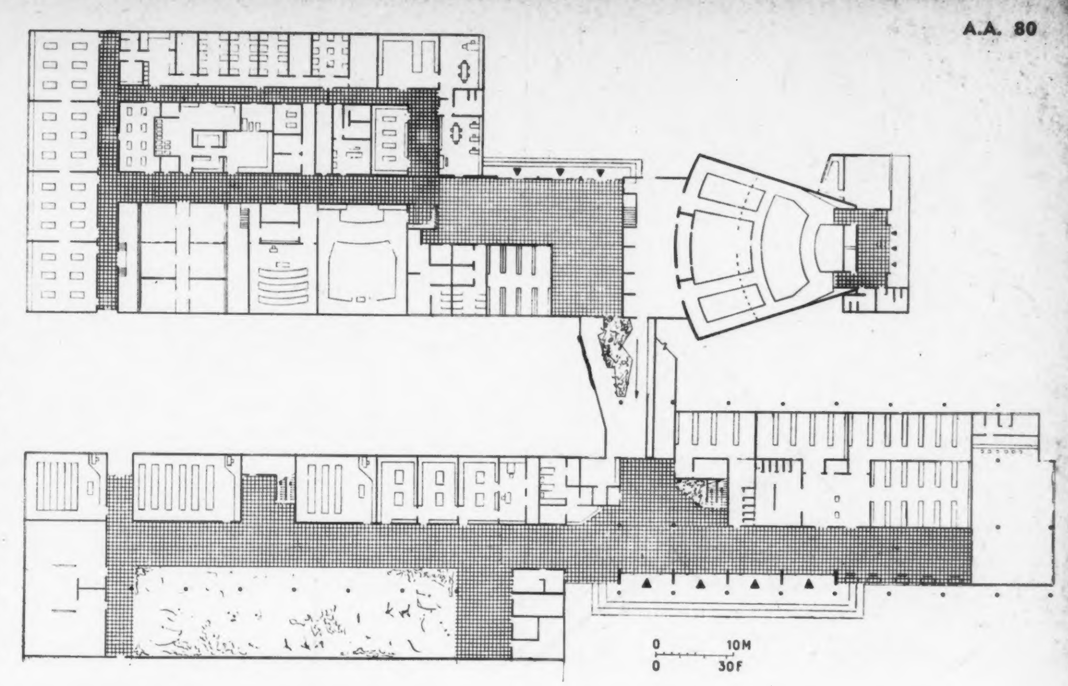


FACULTÉ DE MÉDECINE DE BOGOTA

NESTOR GUTIERREZ ET SAMUEL GARCIA, ARCHITECTES

La Faculté de Médecine de Bogota est située dans le cadre de la Cité Universitaire et a été étudiée en vue de satisfaire aux exigences requises par le programme et pour accueillir, dès maintenant, 2.500 élèves et, dans l'avenir, davantage. Le parti adopté est celui de trois bâtiments différenciés par leur volume et leur organisation intérieure, mais reliés entre eux.

Le premier, à un seul niveau, conçu par l'architecte Samuel Garcia, abrite l'amphithéâtre doté d'un éclairage zénithal. Les deux autres ont été réalisés d'après les projets de l'architecte Nestor Guitierrez ; ils se composent d'un bloc de trois étages abritant essentiellement : salles de chirurgie, auditorium, bibliothèque, musée, etc. L'autre, de quatre étages, comporte classes, laboratoires et services administratifs. Les classes et laboratoires sont disposés de telle manière que leur utilisation est constante (huit heures par jour) par équipes successives d'étudiants. Chaque section (physiologie, obstétrique, etc.) est pourvue de son propre laboratoire de recherches. Les installations techniques, sanitaires et mécaniques ont été conçues et aménagées de telle sorte que leur révision rapide et leur entretien sont particulièrement aisés. Le bâtiment est réalisé au moyen d'une structure en béton cellulaire, la surface de plancher totale étant de 10.000 m².









CENTRE INTERAMÉRICAIN POUR L'HABITAT

RITTER ET MEJIA, ARCHITECTES. MARTIN ET HIJOZ, ARCHITECTES D'OPÉRATION

Le siège de l'Organisation interaméricaine de coopération technique pour la recherche de l'amélioration de l'habitat est situé à Bogota. Ce nouvel édifice comporte toutes les installations appropriées aux recherches poursuivies. Il fait partie intégrante de la Cité Universitaire et est caractérisé par la clarté du plan et l'heureuse expression plastique des divers bâtiments répartis autour du vaste jardin. On notera, en particulier, la couverture en voûte du Laboratoire, libérant la surface de 800 m².

Plan : 1. Hall d'exposition. 2. Réception. 3. Direction. 4. Bureaux. 5. Administration. 6. Dépôt. 7. Vestiaire. 8. Bibliothèque. 9. Microfilms. 10. Cartes. 11. Publications. 12. Patio des services et garage

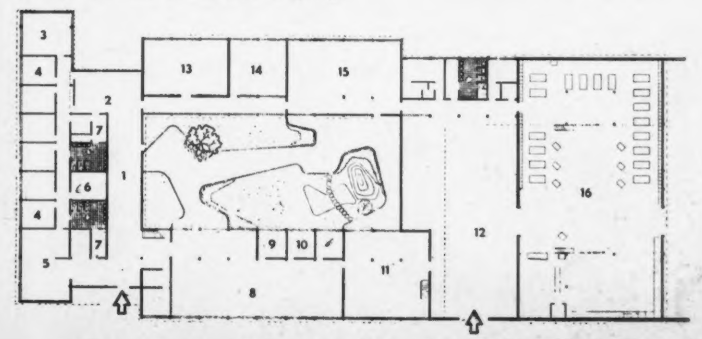
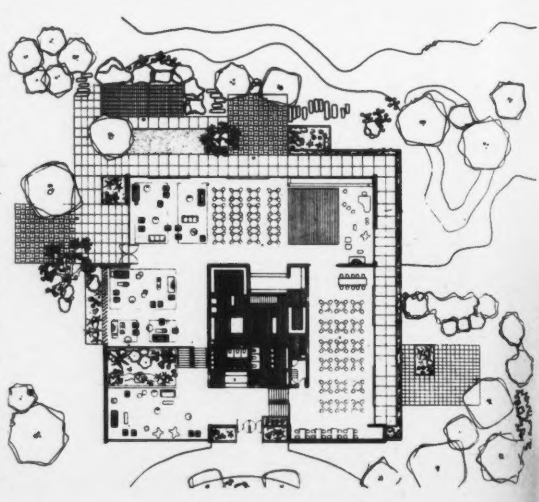
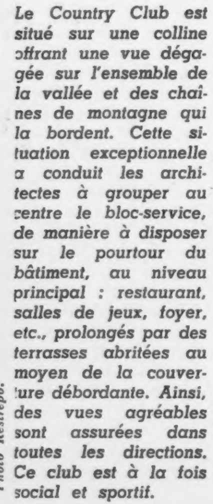




Photo Restrepo.





Le Country Club est situé sur une colline offrant une vue dégagée sur l'ensemble de la vallée et des chaînes de montagne qui la bordent. Cette situation exceptionnelle a conduit les architectes à grouper au centre le bloc-service, de manière à disposer sur le pourtour du bâtiment, au niveau principal : restaurant, salles de jeux, foyer, etc., prolongés par des terrasses abritées au moyen de la couverture débordante. Ainsi, des vues agréables sont assurées dans toutes les directions. Ce club est à la fois social et sportif.



Photo P. Beer.



Photo P. Beer.

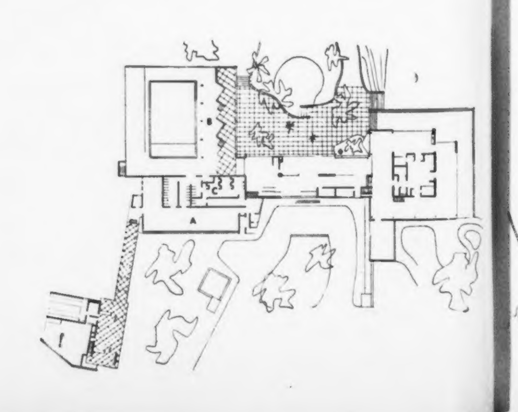
COUNTRY-CLUB DE BOGOTA

J. ARANGO SANIN, R. ET J.-M. OBREGON ET P. VALENZUELA, ARCHITECTES

Ce Club est le plus ancien de Bogota et sa réalisation, il y a quelques années, avait été soulignée comme significative des recherches poursuivies sur le plan architectural. Aujourd'hui apparaissent un grand nombre de constructions répondant à des programmes analogues et il a semblé intéressant de comparer quelques exemples afin de mettre l'accent sur une évolution sensible et bien orientée.

Dans cette étude d'ensemble sur la Colombie, il est important de mettre en valeur l'effort accompli par de jeunes architectes qui œuvrent dans un pays à l'aube d'une nouvelle phase de son développement.





Vue extérieures du Country Club et vue de la piscine traitée en jardin d'hiver.

Plan : A. Vestiaires. B. Jardin d'hiver de la piscine. C. Restaurant.

OUNTRY-CLUB A IBAGUE

ET J.-M. OBREGON ET P. VALENZUELA, ARCHITECTES

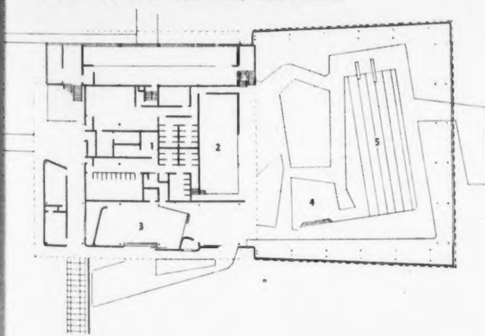
COLOMBIE



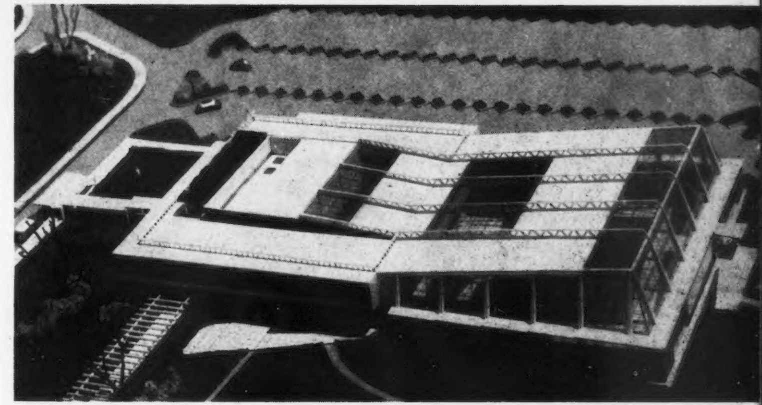


CARMEL CLUB CAMPESTRE A BOGOTA

SOLANO, ROLNIK ET MARTINEZ, ARCHITECTES



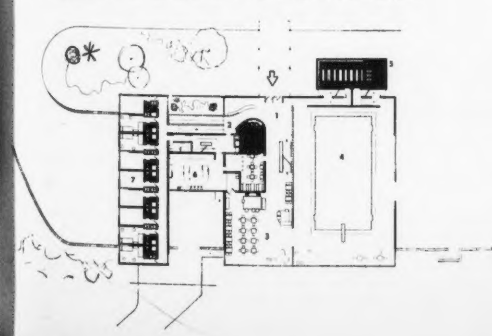
Ce projet de concours n'a pas été suivi d'exécution, mais il présente d'intéressantes recherches du point de vue organisation du plan, expression plastique des volumes et procédés de construction. L'ensemble est composé de salles de jeux, de danse, restaurant, administration, d'importants vestiaires pour hommes, femmes et enfants, piscine couverte pour entraînement et compétitions, avec aménagement de terrasses et jardins. L'emplacement prévu était un terrain plat près de Bogota.



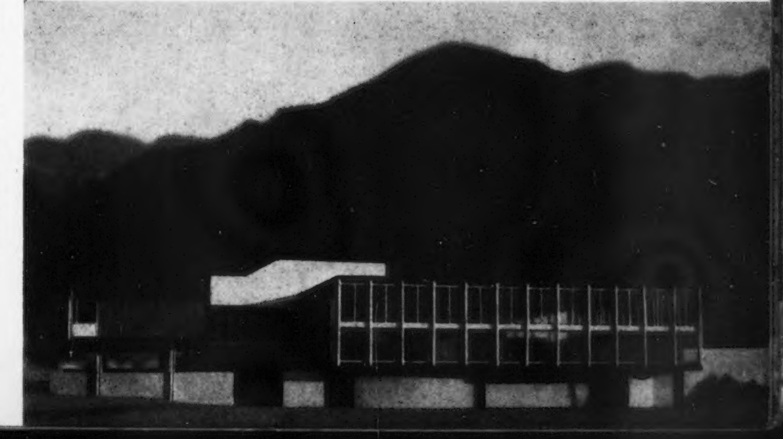
Tecnifoto.

CLUB DE BELENCITO

A. ROBLEDO, H. DREWS ET D. CASTRO, ARCHITECTES

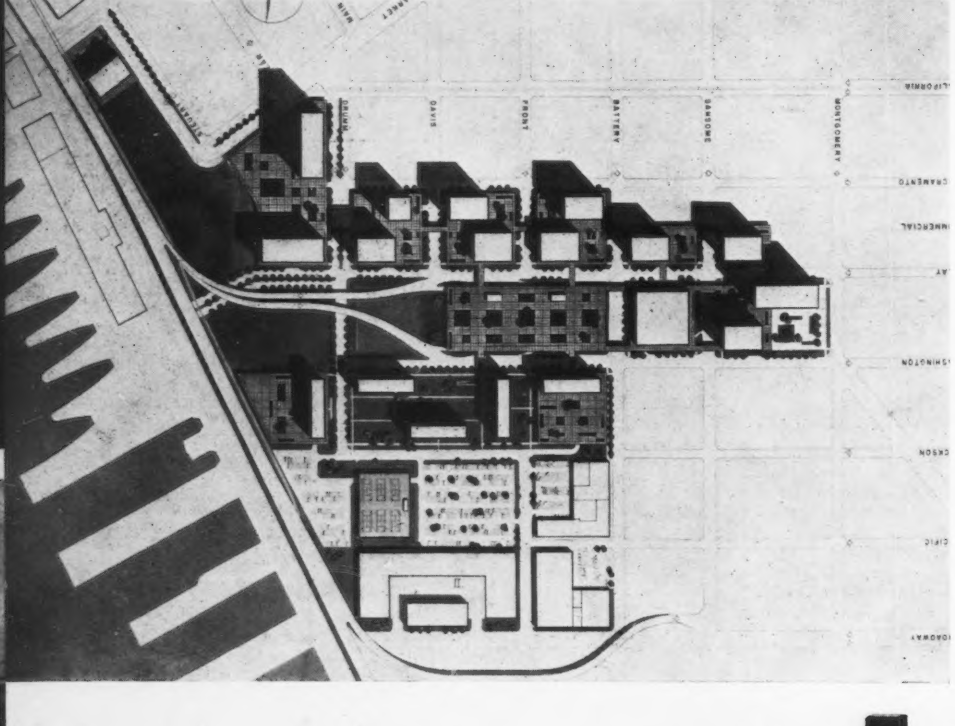


Il s'agit ici également d'un projet, mais étudié pour être construit en haute montagne, sur un terrain accusant une forte pente, ce qui a déterminé la disposition en plan et en volume ; le niveau principal, en liaison avec le point haut du terrain, est à l'étage et au rez-de-chaussée correspondant au point bas du terrain ont été groupés : garage, services, dépôts, contrôle, etc.





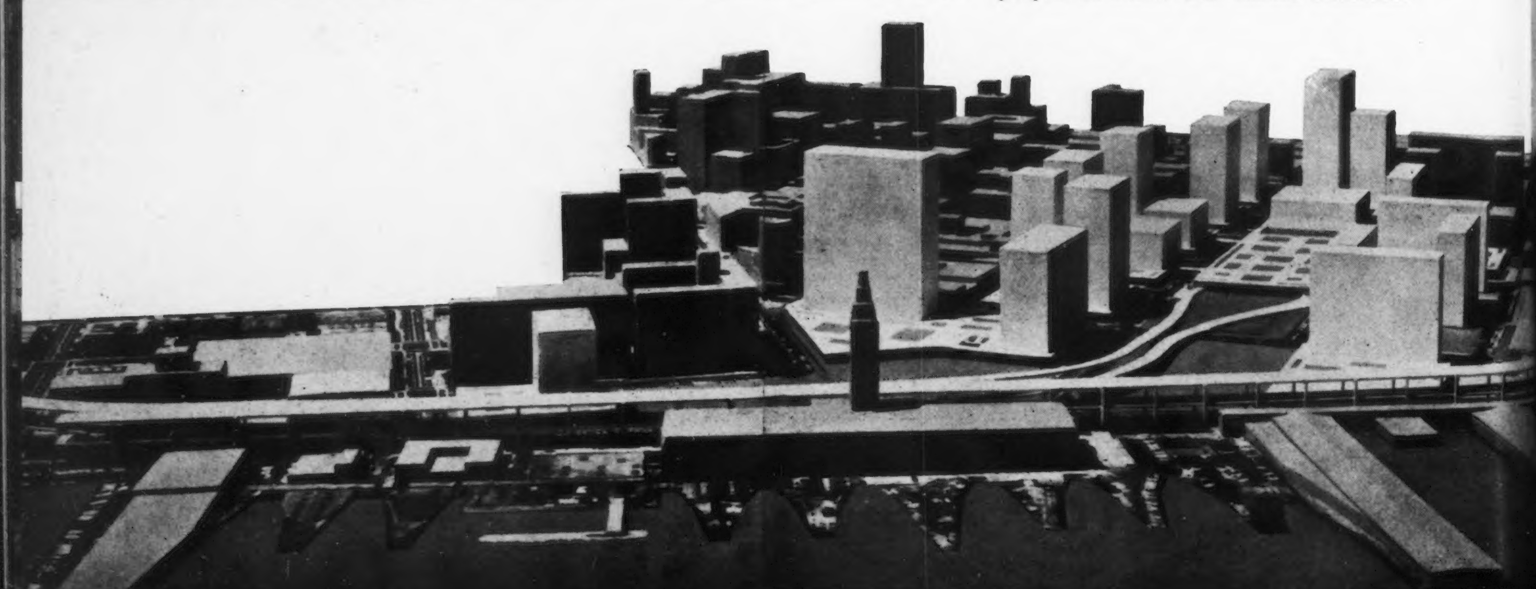




SAN FRANCISCO

Nous donnons simplement, dans ces pages, quelques exemples caractéristiques montrant l'esprit dans lequel est étudié le développement des grandes cités américaines.

San Francisco est une des rares villes de ce pays où le centre soit nettement exprimé ; c'est Union Square, parc aménagé au-dessus d'un garage souterrain et entouré de grands magasins, hôtels, immeubles de bureaux, dont des gratte-ciel destinés à des banques et compagnies d'assurances attirées à San Francisco, lieu d'échanges internationaux de l'Ouest des Etats-Unis. Par rapport à l'étendue de la ville et à sa population (900.000 habitants), le Centre des affaires s'est révélé insuffisant. C'est pourquoi la remodélation d'une zone de 18 ha située entre Union Square et le port a été envisagée. Les immeubles bas et de qualité médiocre seront détruits et remplacés par le Golden Gateway, quartier organisé d'après les principes de l'urbanisme contemporain et dont l'élément essentiel sera le nouveau Centre. Parallèlement à la planification du Golden Gateway se développe un réseau d'autoroutes qui reliera San Francsco aux zones suburbaines et aux villes satellites qui constituent l'ensemble de la « Bay Area », groupant en totalité deux millions d'habitants.







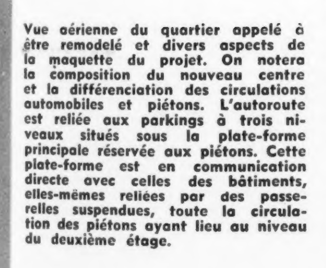
...CO

QUARTIER GOLDEN GATEWAY

SKIDMORE, OWINGS ET MERRILL, ARCHITECTES ET URBANISTES-CONSEIL



...ques
... est
...ù le
...amé-
...ands
...-ciel
...irées
...Ouest
...à sa
...s'est
...zone
...gée.
...s et
...près
...nent
...nifi-
...auto-
...aux
...a »,



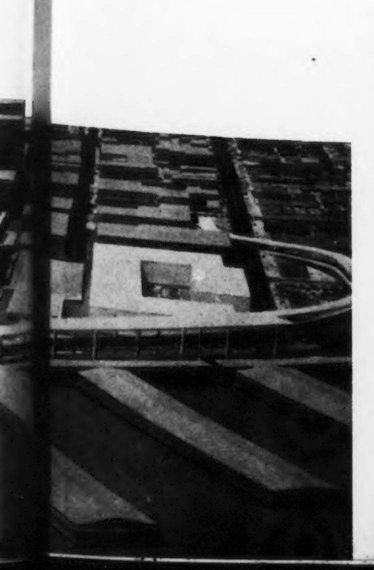
Vue aérienne du quartier appelé à être remodelé et divers aspects de la maquette du projet. On notera la composition du nouveau centre et la différenciation des circulations automobiles et piétons. L'autoroute est reliée aux parkings à trois niveaux situés sous la plate-forme principale réservée aux piétons. Cette plate-forme est en communication directe avec celles des bâtiments, elles-mêmes reliées par des passerelles suspendues, toute la circulation des piétons ayant lieu au niveau du deuxième étage.

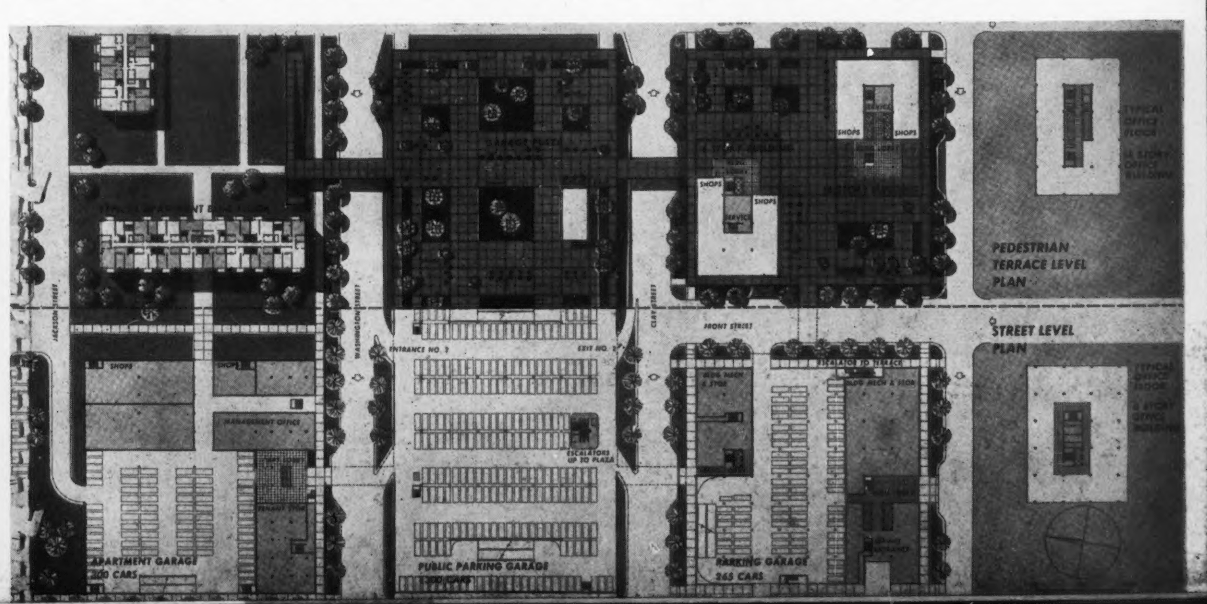
L'idée principale du projet réside dans la création d'un système à deux niveaux réservés : l'un aux piétons, l'autre aux voitures. Une vaste plate-forme (180 × 90 m²) comporte magasins, restaurants, jardins et promenades; elle surplombe trois étages de parkings et est reliée par des passerelles suspendues aux plates-formes à niveau des immeubles voisins sur lesquels ouvrent entrées et boutiques. La circulation des piétons se déroule ainsi au deuxième étage de ces immeubles, les voitures circulant ou stationnant au rez-de-chaussée.

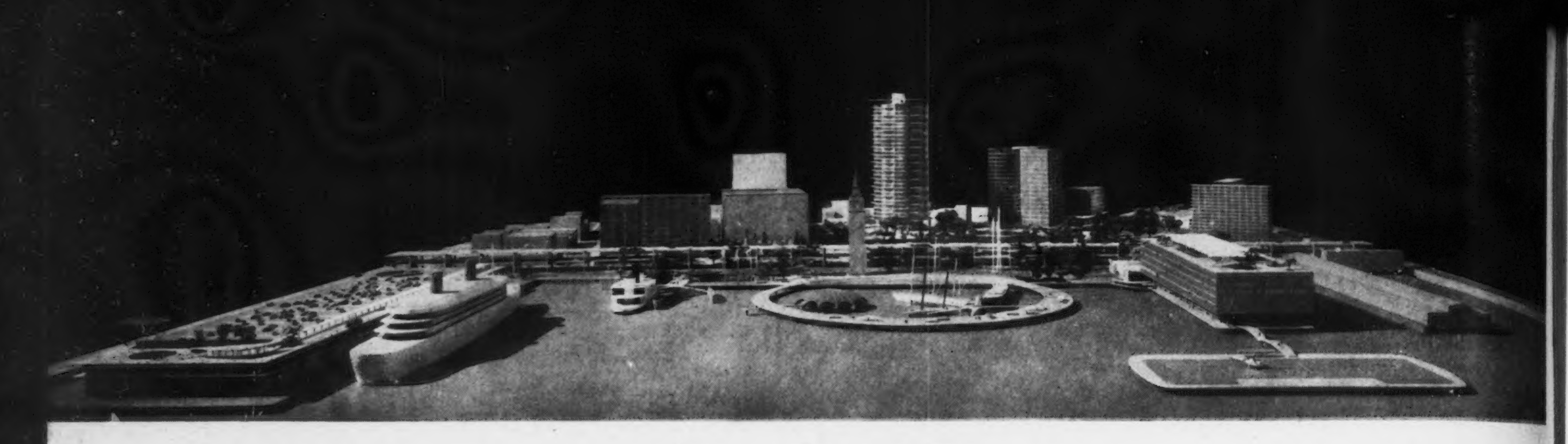
Au sud de la grande plate-forme, c'est-à-dire vers l'ancien centre d'affaires, seront implantés huit immeubles de bureaux de 6 à 26 étages (133.000 m² de surface construite). Chaque immeuble sera pourvu de garages, entrepôts, installations mécaniques, etc., logés aux deux niveaux inférieurs (50 m² de parking par bureau). Des immeubles à usage locatif sont prévus de l'autre côté du centre, offrant une vue dégagée sur la baie et profitant de la meilleure exposition. Les appartements comprendront pour la plupart : séjour, chambre, cuisine, bains-douches, balcon (loyer $ 130 par mois pour un simple studio).

Entre ces immeubles : jardins, petit centre commercial et garages pour les locataires.

Les parkings à trois niveaux, situés sous la plate-forme centrale du quartier, abriteront 1.300 voitures et seront reliés directement à l'autoroute par deux voies surélevées, dégageant ainsi les voies secondaires. On notera également qu'un parc public de 1,4 ha environ mettra en valeur l'ancien « Ferry Building » et constituera l'aboutissement vers le port de l'axe principal de la ville « Market street ». *Ce projet est présenté en page suivante.*







AMÉNAGEMENT DU FERRY PARC

SAN FRANCISCO

M.-J. CIAMPI, ARCHITECTE. ALLYN C. MARTIN, ARCHITECTE ASSOCIÉ

PAUL OPPERMAN DIRECTEUR DE LA CITÉ PLANNING COMMISSION

En complément de l'étude sur le réaménagement de San Francisco, présentée en pages précédentes, nous publions ici le projet concernant la remodélation de l'aboutissement de Market Street, sur le port. Celui-ci comporte un bâtiment ancien, le Ferry building, dont il est envisagé de ne conserver que la tour, visible à la fois de la mer et du centre de la ville.*

Le but poursuivi par cette étude est de créer un ensemble architectural appelé à devenir un des pôles d'attraction de San Francisco, ensemble à la fois culturel, touristique, commercial, avec Musée de la Marine, sur pilotis au-dessus de la mer, hôtels, restaurants, bars, boîtes de nuit, immeubles de bureaux, magasins, etc. De plus, sont prévus de part et d'autre du Musée de la Marine, un quai de débarquement pour les bateaux venant d'Extrême-Orient, avec entrepôts, Parkings et installations permettant de vendre sur place certains produits importés; de l'autre, gare maritime et station d'hélicoptères, elle aussi en avancée sur la baie. De vastes jardins, au sol, serviront de lieux de promenade en profitant de la vue sur la mer sans aucune rupture puisque l'autoroute passera sur une voie surélevée construite sur pilotis.



Photos A.G. Ratto.

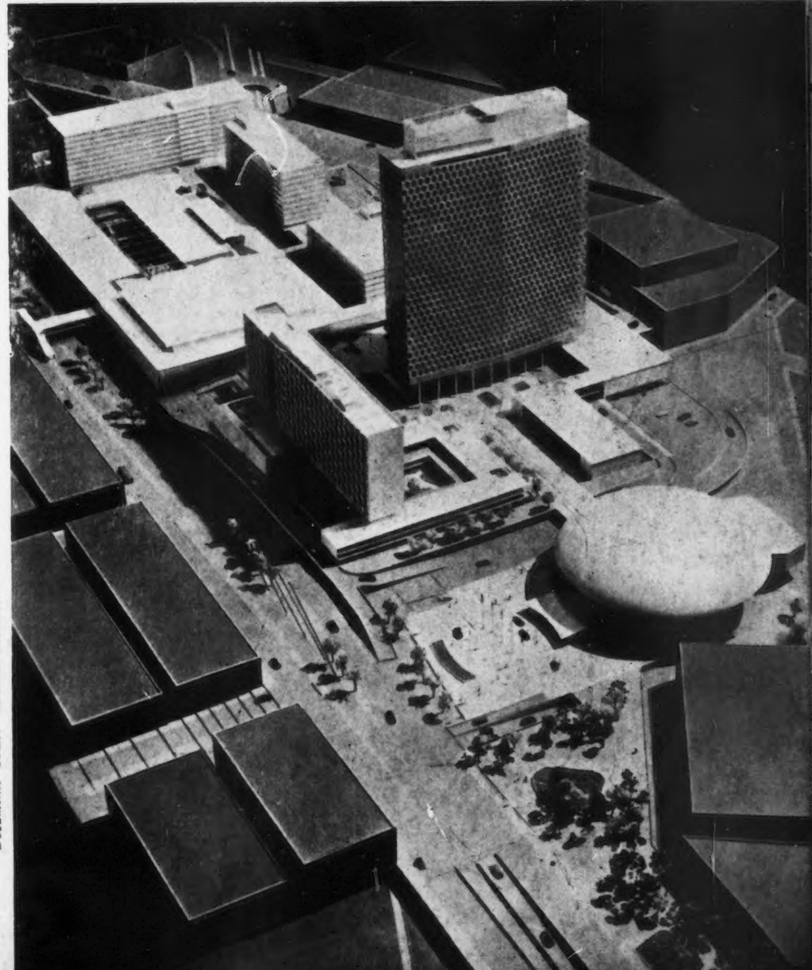
BOSTON. REMODELATION DU CENTRE

BELLUSCHI, BOGNER, GROPIUS, KOCH ET STUBBINS, ARCHITECTES ASSOCIÉS

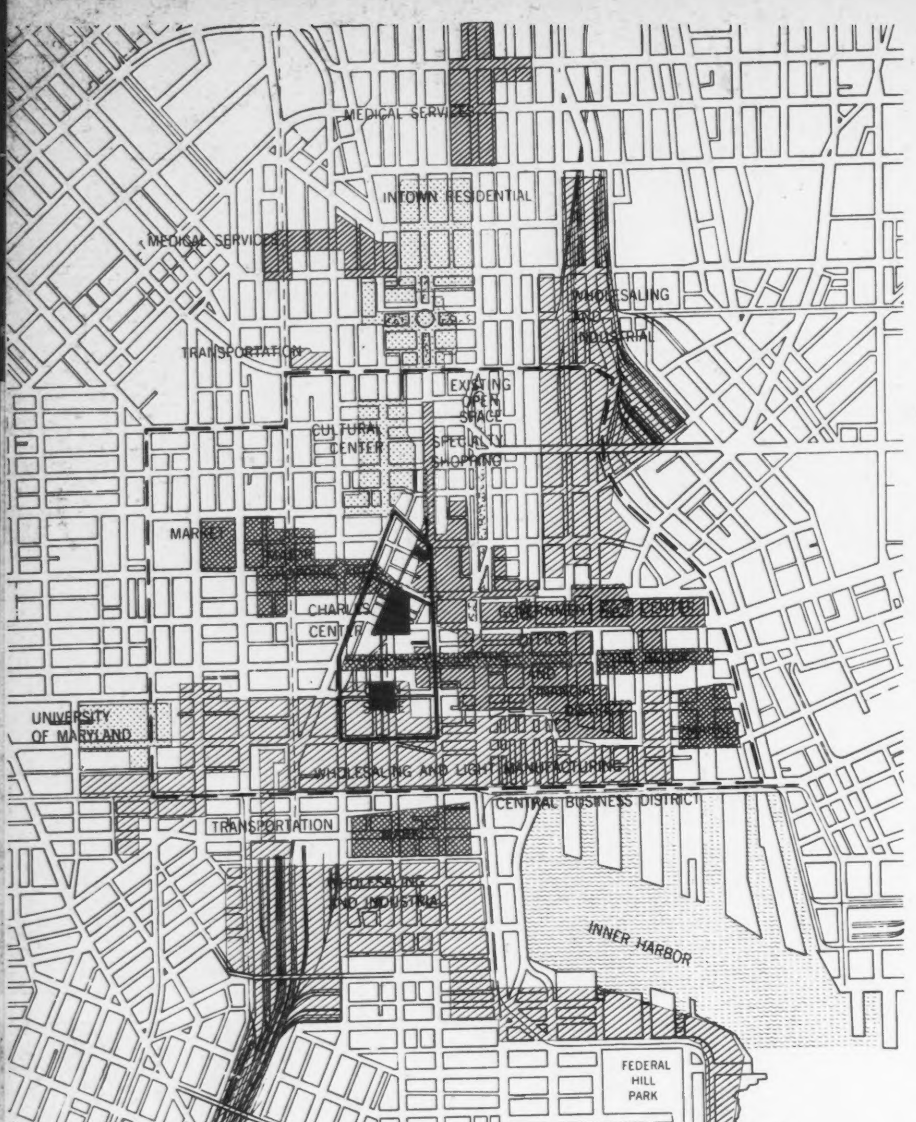
Les grandes villes des Etats-Unis diffèrent essentiellement de celles d'Europe. Elles ont été créées plus récemment, sur d'autres bases, et chacune d'elles a son caractère propre. Pas de vestiges de lignes fortifiées ; pour la plupart, des voies larges et illimitées. Toutefois, les premiers arrivants se sont tout naturellement inspirés des villes européennes, en particulier pour Boston, dont le plan a été établi en 1680 sur le modèle des cités médiévales ; le plan initial de Detroit est inspiré de la renaissance italienne ; celui de Washington, élaboré par le Français L'Enfant, rappelle Versailles, et le plan de Philadelphie est analogue à celui de certaines villes du Midi de la France ou de l'Allemagne orientale. Ensuite, la plupart des plans ont été établis selon une méthode plus systématique pour la division et la répartition du sol. Toutes les terres ont été divisées en lots d'un mille carré (1,6 km) en traçant des routes parallèles distantes d'un mille environ, se coupant à angle droit et orientées soit Nord-Sud, soit Est-Ouest. C'est cette division en blocs urbains, selon un système octogonal ou en échiquier (grid-iron) qui détermina le plan typique des villes américaines.

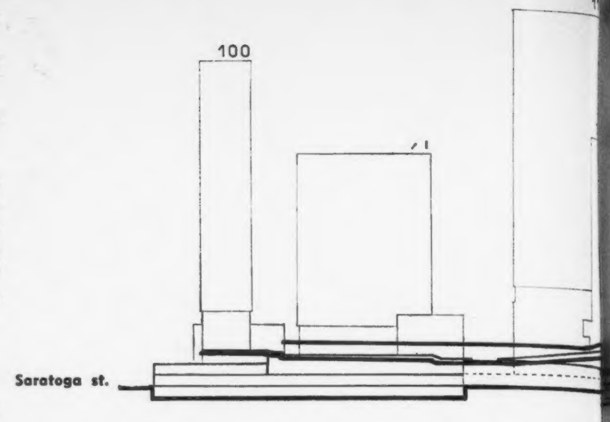
En ce qui concerne Boston, la ville s'est étendue dans des proportions telles que tous les problèmes de remodélation d'îlots insalubres et de création de quartiers neufs ont été posés au même titre que l'étude de la circulation et du stationnement.

Aujourd'hui est envisagée la reconstruction même du Centre de la ville. Il s'agit d'un ensemble groupant tous les services publics, administratifs, dont un des éléments essentiels sera un vaste auditorium à usages multiples. Des immeubles de bureaux et d'habitation seront répartis de telle sorte que de vastes espaces seront réservés à des bâtiments moins élevés auxquels les piétons pourront accéder par une circulation à niveau traitée en promenade. Parallèlement, les grandes voies de la cité seront élargies et complétées par des parkings à plusieurs étages.



Documents Centre Culturel Américain.





Coupe Nord-Sud.
En couleur : Circulation piétons.
En noir : Parkings et circulation automobile.

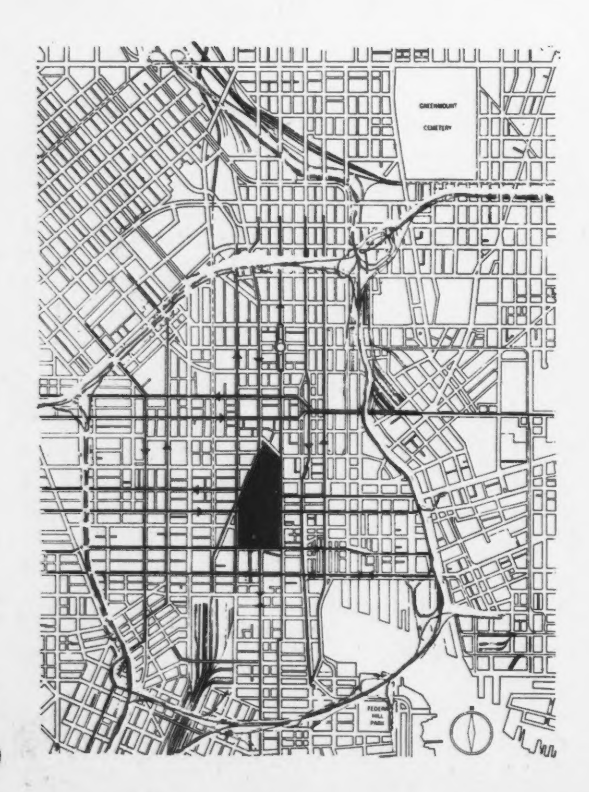
BALTIMORE CHARLES CENTER

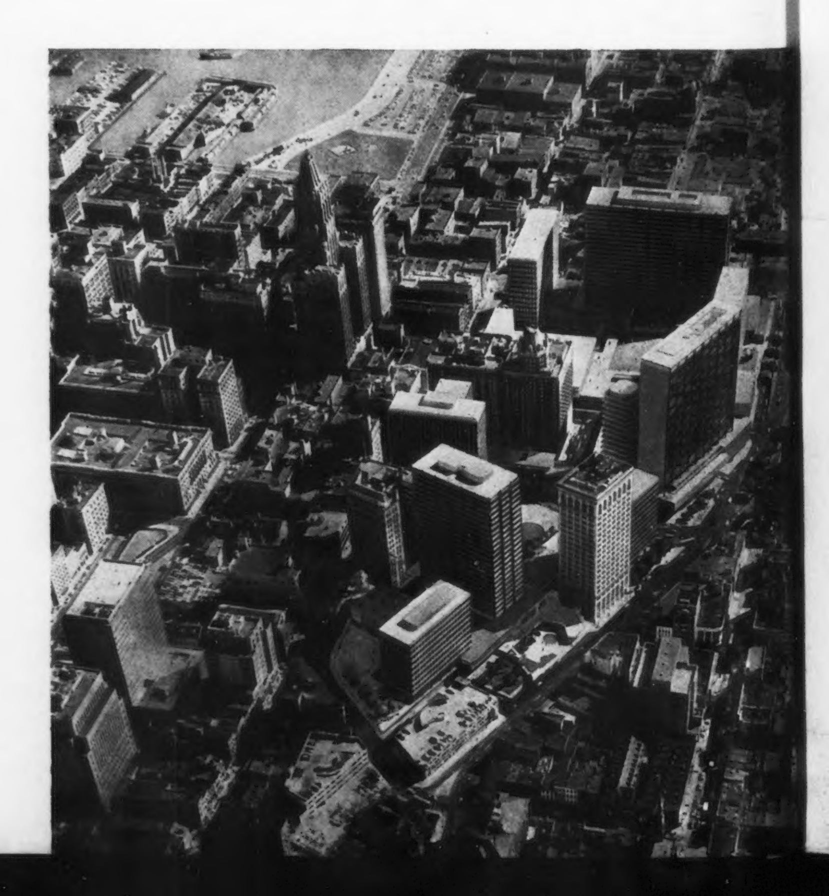
BUREAU D'ÉTUDES DU GRAND BALTIMORE

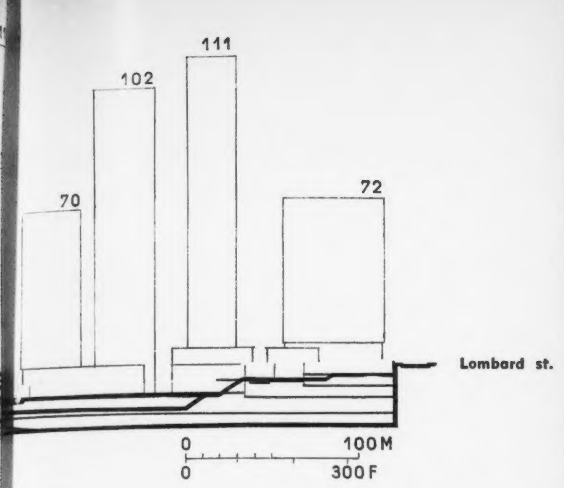
Dans le cadre du projet d'aménagement du grand Baltimore, vient d'être étudiée la création d'un nouveau centre dont l'emplacement a été déterminé à la suite d'analyses extrêmement complètes et précises pour contribuer au développement de Baltimore, revitaliser la ville basse s'étendant jusqu'au port et apporter une solution positive aux problèmes de circulation ; le centre actuel, vers lequel convergent chaque jour 94.000 personnes, ne répond en rien aux nouveaux besoins.

Les éléments essentiels seront huit immeubles de bureaux dont un bâtiment administratif, un hôtel de 800 chambres, un centre commercial offrant quatre hectares environ de surface utilisable et un vaste auditorium pour spectacles et télévision, dont la salle principale est prévue pour 3.000 spectateurs. De plus, sera aménagée une gare routière avec dépôt d'autobus et un parking pour quatre mille voitures. Certaines constructions encore valables seront conservées, mais les petites maisons seront détruites.

Pour résoudre un tel problème en ne disposant que d'une zone de dimensions relativement restreintes, les responsables se sont attachés à utiliser la pente du terrain pour déterminer six niveaux principaux correspondant à une utilisation différente des bâtiments et du sol.







Aux niveaux inférieurs (3 à 6 m) ont été prévus des parkings au point le plus haut, c'est-à-dire dans le carré s'étendant entre Hopkings Place, Lombard Street et Charles Street.

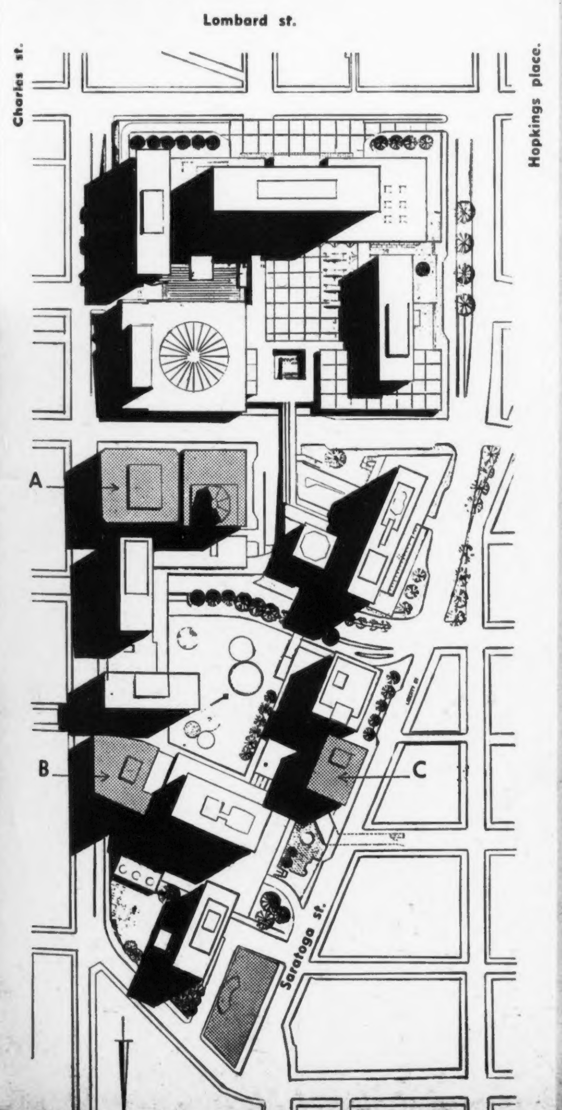
A 9 m, tout le terrain, à l'exclusion des bâtiments existants, est occupé par des parkings, avec dépôt d'autobus auquel on accède par Hopkings Place, la sortie ayant lieu sur Charles Street.

A 12 m, les parkings occupent encore la pointe Nord du triangle, c'est-à-dire le point le plus bas, mais apparaissent déjà les premiers magasins et l'étage inférieur de l'hôtel.

A 18 m, les parkings n'occupent plus que l'extrême pointe du triangle et les centres commerciaux se développent plus largement ; l'esplanade occupe le centre du carré entre la base des immeubles de bureaux et celle du théâtre.

A 21 m se développent les centres commerciaux de plain-pied avec le parc occupant le centre du triangle ; des passerelles suspendues relient ce parc à la plateforme correspondant à l'entrée principale du théâtre, et au deuxième étage des immeubles de bureaux.

A 27 m correspond le jardin situé à l'extrême pointe du triangle, en liaison directe avec le centre commercial et l'hôtel, relié au moyen de rampes à tout le réseau de circulation pour piétons. En outre, des escalators permettent des accès directs depuis les parkings aux niveaux intermédiaires.



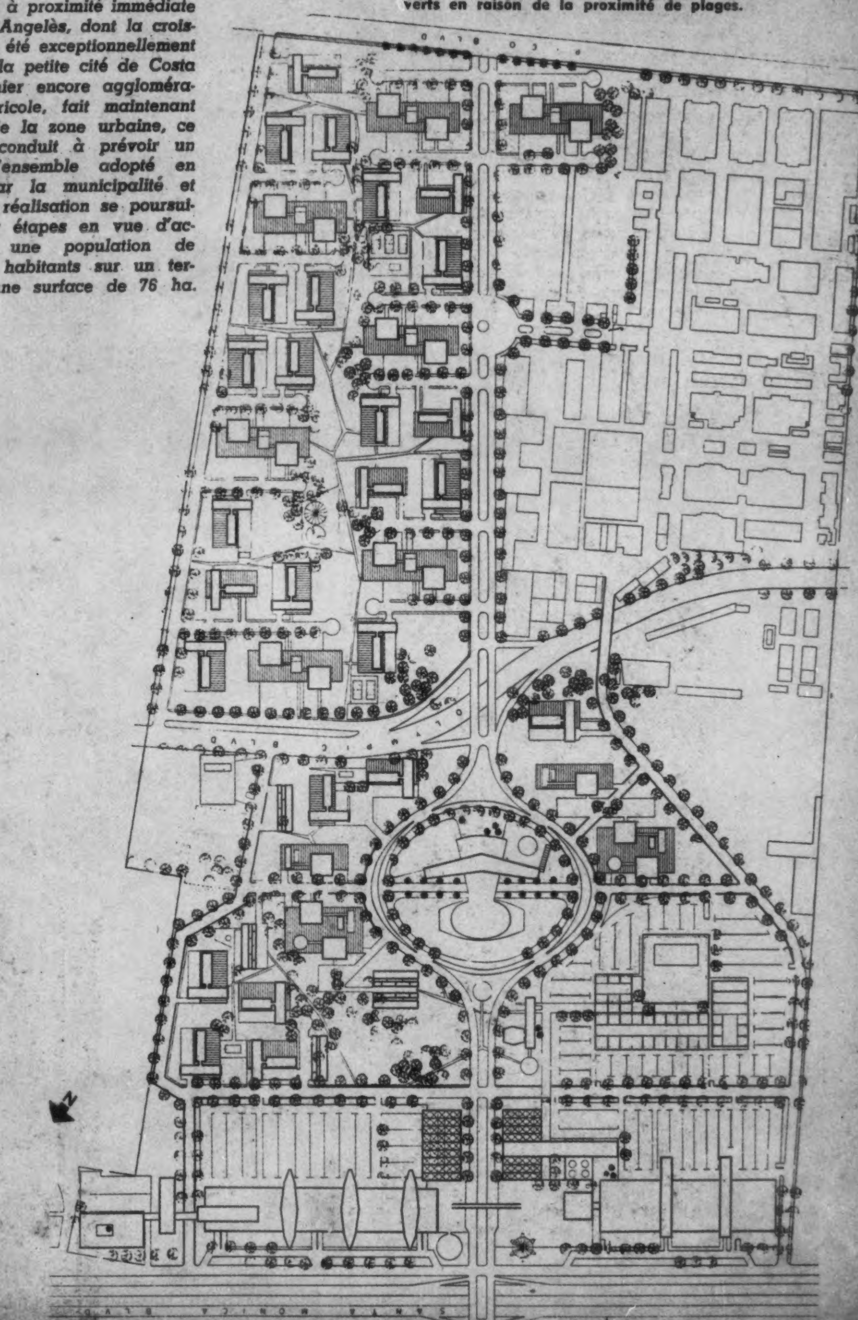


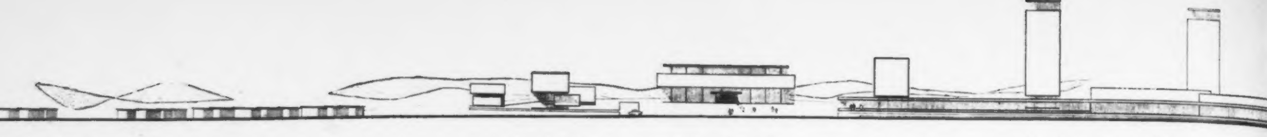
LOS ANGELES. COSTA MESA

WELTON BECKET ET ASSOCIÉS ARCHITECTES

Principes : Habitat collectif à proximité des lieux de travail, centres commerciaux importants et écoles ; habitat individuel soumis à des directives précises dans les zones plus retirées ; industries maintenues et complétées pour assurer du travail sur place, sauf celles qui risqueraient d'être nocives ; peu d'espaces verts en raison de la proximité de plages.

Située à proximité immédiate de Los Angelès, dont la croissance a été exceptionnellement rapide, la petite cité de Costa Mesa, hier encore agglomération agricole, fait maintenant partie de la zone urbaine, ce qui a conduit à prévoir un plan d'ensemble adopté en 1957 par la municipalité et dont la réalisation se poursuivra par étapes en vue d'accueillir une population de 100.000 habitants sur un terrain d'une surface de 76 ha.





Habitations en bandes continues. **Administration.** **Hôtel de Ville.** **Centre commercial.**

GUINÉE

La production de l'alumine a nécessité, en Guinée, la création d'un ensemble industriel fondé par la Compagnie Fria, pour l'extraction de la bauxite, la fabrication sur place de l'alumine et le coulage, ultérieurement, de lingots d'aluminium.

La zone d'extraction de la bauxite n'étant pas habitée jusqu'alors, il s'est révélé nécessaire de créer une cité destinée à loger les cadres et le personnel des usines.

Cette cité doit vivre complètement par elle-même puisque la ville la plus proche, Conakry, est à 150 km par la route nouvellement ouverte. La cité est prévue pour 20.000 habitants environ avec possibilité d'extension, car l'on doit tenir compte du développement ultérieur des usines d'aluminium et de la mise en valeur agricole du territoire. Créée de toutes pièces, à 1 km des usines, cette cité occupe un plateau à peine défriché et limité par les pentes abruptes des ravins. La configuration du plateau a déterminé celle de l'agglomération.

Les difficiles problèmes posés peuvent être ainsi définis :

— Organiser un ensemble relativement limité qui puisse permettre un épanouissement social.

— Laisser à chaque groupe ethnique ses propres habitudes sans pour cela conduire à la ségrégation.

— Réaliser l'ensemble par étapes correspondant aux phases de développement du combinat industriel.

— Prévoir pour le montage de l'usine et la construction de la cité, un quartier provisoire par raison d'économie dont l'infrastructure puisse servir ensuite d'ossature à la cité définitive.

— Ne pas déborder du plateau afin de construire sur des surfaces relativement planes, tout en sauvegardant l'importante végétation existante.

Sans s'écarter, en ce qui concerne l'étude du plan, des principes de la Charte d'Athènes, ces impératifs ont été à la base de la solution adoptée.

L'ensemble de la cité, desservie par une voie centrale à circulation rapide est divisé en quatre unités d'environ 5.000 habitants, et comporte un centre social commun situé au point le plus élevé du plateau. Chaque unité est desservie par une voie périphérique à circulation lente.

La cité, commencée il y a un an, est déjà partiellement réalisée et occupée par le personnel de montage de l'usine. Elle prendra vie avec la mise en route de celle-ci, vraisemblablement en janvier prochain.

CIRCULATION MECANIQUE
Différenciation des largeurs des voies suivant les vitesses 1.2.3.4.

HABITATIONS
Séparation des cadres et des subalternes à l'intérieur de l'unité mélange dans la cité.

ESPACES VERTS
Liaison des unités entre elles et des unités avec le centre.

VERS L'USINE

Habitations subalternes.
Habitations cadres.
Ecole primaire.
Centre commercial.
Espace vert.

CENTRE DE LA CITE

UNITE DE VOISINAGE
Pour 5.000 habitants environ.

VERS LES EXTENSIONS



1

2

Hôtels.

Villas.

CITÉ DE SABENDE,

MICHEL ECOCHARD, URBANISTE ET ARCHITECTE CHEF DE GROUPE.
ATELIER D'ARCHITECTURE : LAGNEAU, WEILL ET DIMITRIJEVIC ;
KALT ET POURADIER DUTEIL ; CHESNAU ET VERALA, ARCHITECTES.

vallée de la SABENDÉ

vallée de TIGUE

0 100 200 300 400 500

vers les usines

vers le lac Sabenne

vallée de la DOTÉ

Ci-dessus : Coupe sur le grand axe routier vu vers l'Ouest.

En page vis-à-vis : Organigramme exprimant les principes généraux d'urbanisme.

Ci-contre : Plan d'ensemble.
Un système rayonnant de zones vertes, à partir du centre, pénètre dans chacune des unités sans aucune rupture comme on peut le voir sur le plan.
Sur le parcours des zones vertes sont situés les centres secondaires de quartiers et les écoles primaires.
Les usines, services généraux et dépôts sont groupés à l'écart dans une zone verte isolée.

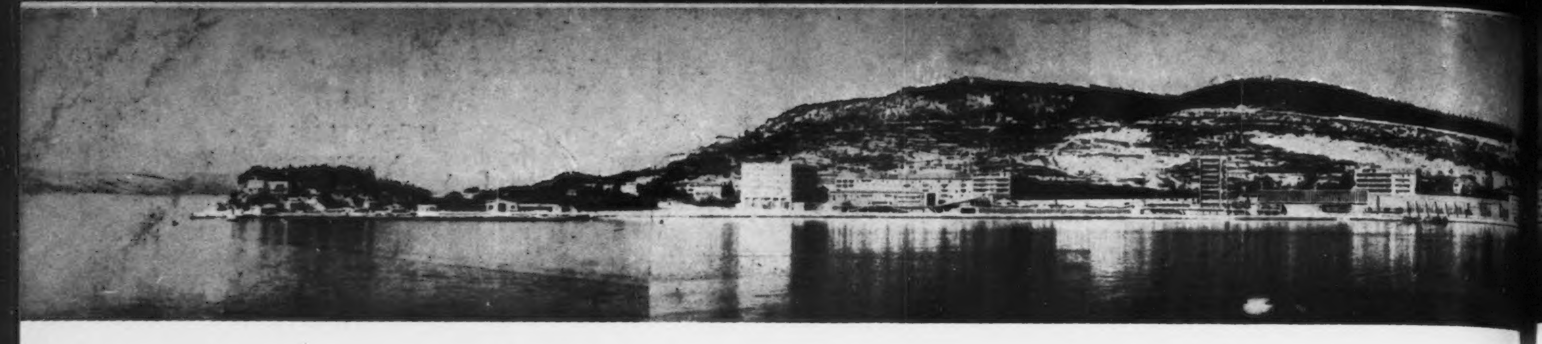

Maquette Epi Photo J. Biaugeaud

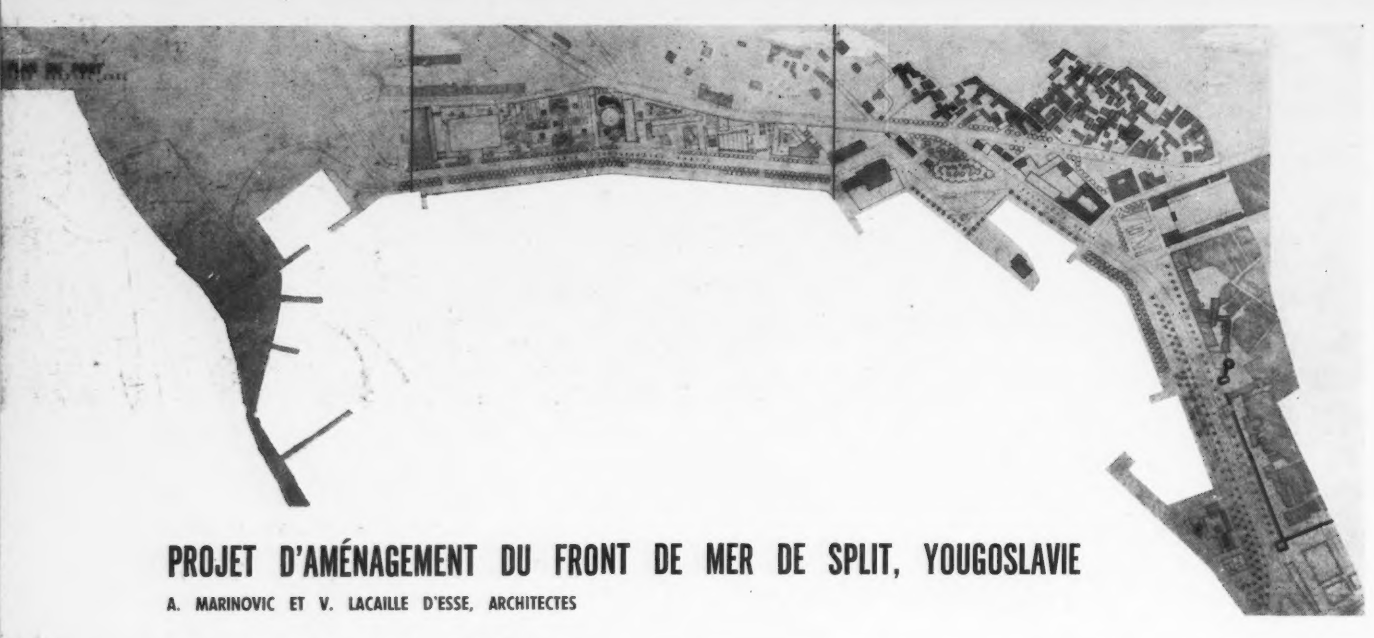




1. Maquette d'ensemble montrant le plateau de Sabendé avec, en haut et à droite du document, les usines d'alumine et d'aluminium et leurs dépôts. Les habitations de chantiers au Nord ; au centre, la nouvelle cité et la route de Conakry. 2. Groupe d'habitations à un niveau (Kalt et Pouradier-Duteil, architectes). 3. Le centre administratif, commercial et récréatif de la cité de Sabendé, vue prise du Sud-Est.

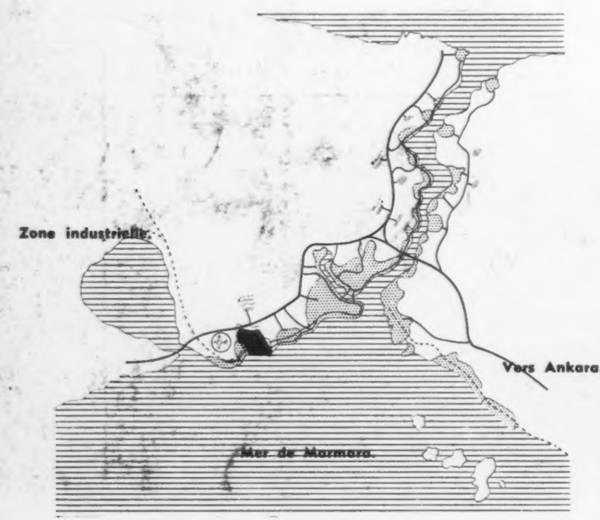
3





PROJET D'AMÉNAGEMENT DU FRONT DE MER DE SPLIT, YOUGOSLAVIE

A. MARINOVIC ET V. LACAILLE D'ESSE, ARCHITECTES





EXTENSION D'ISTANBOUL, TURQUIE
LA CITÉ D'ATAKOY

PICCINATO, URBANISTE-CONSEIL

T. AKCURA, U. ASUTAY, N. EREM, Y. ERSAHIN. M. GIRAY, E. KOMURCUOGLU, E. MENTESE, H. SENSOY, Y. TAYFUN, ARCHITECTES-URBANISTES

Le terrain accuse une dénivellation de 22 m entre l'autoroute et la mer, dénivellation qui permet de créer des perspectives intéressantes et d'assurer à la plupart des logements une vue dégagée sur la mer.

D'autre part, un centre civique est projeté autour de la gare et un vaste terrain est réservé pour les jeux et les sports, au nord de la cité, près de l'autoroute. Les routes secondaires desservant les immeubles d'habitation se terminent en parkings.





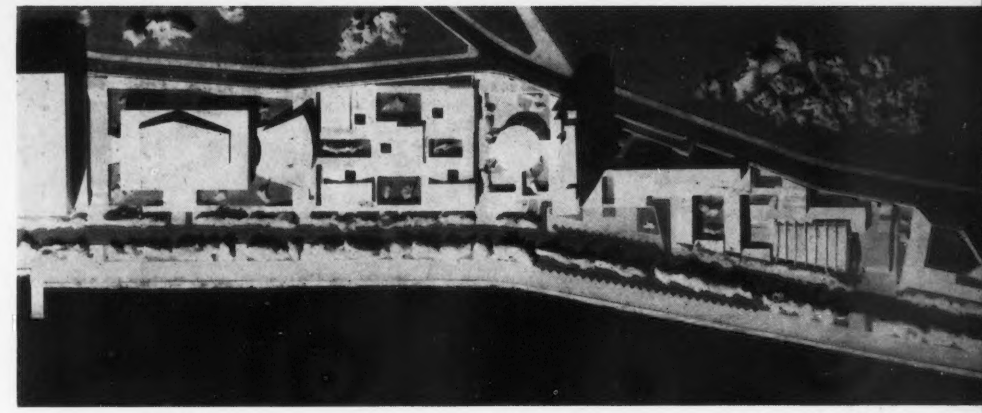
Un concours national avait été organisé par la Municipalité de Split, en décembre 1957, pour l'aménagement du front de mer. Le jugement a eu lieu dans le courant de mai 1958 et le projet que nous présentons ici a obtenu le second prix (il n'a pas été décerné de premier prix).

Aujourd'hui, Split est un centre touristique aux nombreux monuments et vestiges du passé, mais depuis la première et surtout la deuxième guerre mondiale, la ville s'est développée considérablement sur le plan industriel.

Le programme du concours comportait :

- *Aménagement du port touristique,*
- *Aménagement de promenades et de circulations en bordure de mer ;*
- *Création d'un centre architectural sur un vaste terrain libre s'étendant le long de la côte, qui devait comprendre : théâtre pour 1.500 spectateurs, hôtel, clubs, thermes, piscine et musée archéologique que les architectes ont préféré ne pas implanter à cet endroit, le remplaçant par un théâtre en plein air, dont les gradins sont orientés de telle sorte que la même scène puisse servir aux deux théâtres.*

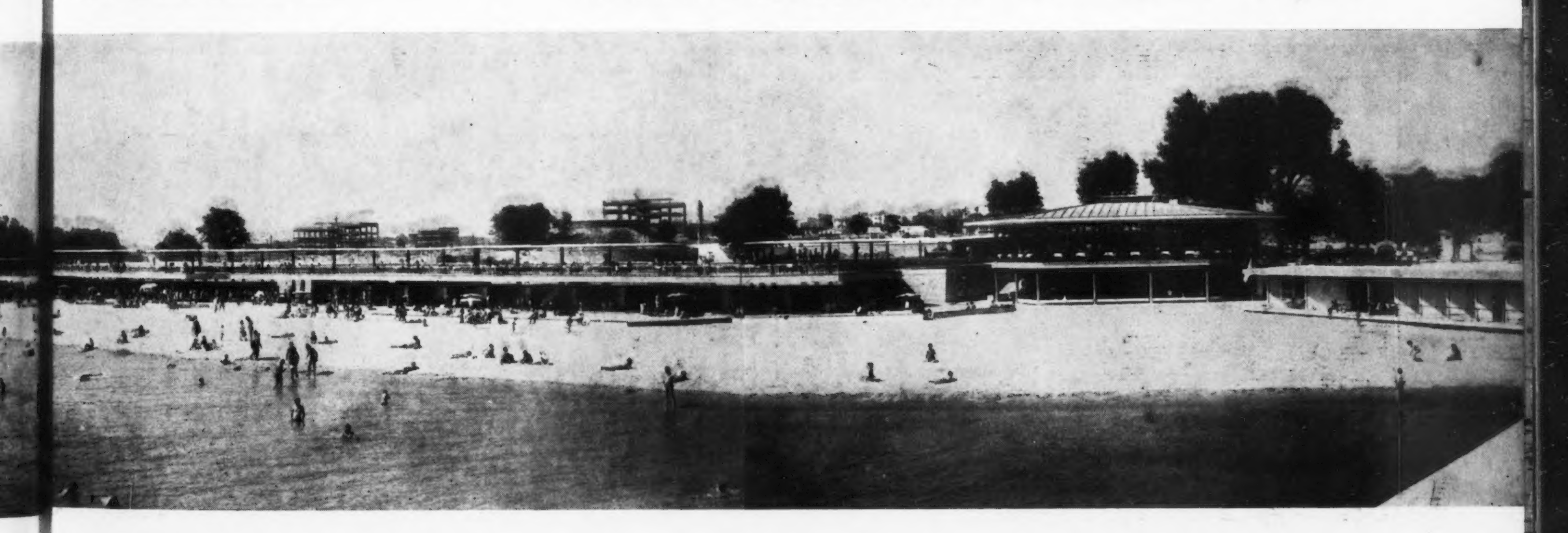
Le problème le plus délicat était de composer la façade du front de mer depuis le palais de Dioclétien, à l'Ouest, jusqu'aux éléments d'une architecture nouvelle, à l'Est et de dégager la façade Sud du Palais actuellement masquée.



Théâtres Clubs Hôtel Thermes Bureaux

En haut de page : Vue d'ensemble du projet qui intègre des éléments d'architecture romaine et médiévale à la composition nouvelle.

Ci-dessus : Maquette de détail montrant l'implantation et l'esprit architectural de l'ensemble : théâtres, clubs, hôtels, thermes, bureaux. On notera que la scène du grand théâtre de 1.500 places sera également utilisée pour le théâtre en plein air.



Istamboul, qui occupe à la jonction de l'Europe et de l'Asie une situation exceptionnelle, est formée de trois presqu'îles délimitées par le Bosphore, la Corne d'Or et la mer de Marmara. Les vestiges historiques confèrent à ce site une grande valeur touristique.

La ville elle-même, qui compte 1.500.000 habitants, est construite sur les pentes des collines, le long de 100 km de côtes. Ainsi Istamboul est caractérisé par un développement linéaire dû à sa situation géographique et topographique. Ces conditions faciliteront son aménagement futur selon le même principe, c'est-à-dire par la création successive de cités de 40 à 50.000 habitants, liées entre elles par des jardins.

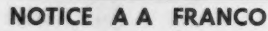
La cité d'Atakoy, que nous publions sur ces pages, occupe un vaste terrain d'une superficie de 400 ha.

Dix quartiers d'habitations, de 8.000 habitants chacun, comprennent des immeubles de 3, 4, 8 et 13 étages, avec marchés, écoles, jardins d'enfants ; des espaces verts, traités en parcs, permettent aux piétons de circuler sans être obligés de traverser une route carrossable, notamment en ce qui concerne les écoles et les marchés.

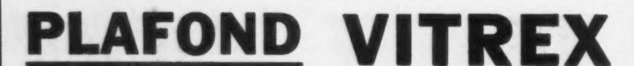
La route venant d'Istamboul a été placée à 200 m en retrait de la côte pour permettre la création d'une zone touristique et d'une station balnéaire sur une bande de 45 ha, ainsi isolée de la circulation. Dans cette zone vient d'être aménagée une plage pouvant accueillir 15.000 personnes, ainsi que des hôtels, motels, bars, restaurants, clubs, cinémas, théâtres en plein air et parcs. Un petit port de pêche et un débarcadère sont prévus.

Photo Akademi









PRODUCTION VITREX S. A. CAPITAL 57.000.000 DE FRS

27, RUE DROUOT - PARIS-9e - PRO. 03-03 et la suite

Etude gratuite sur demande - Notice P. 44

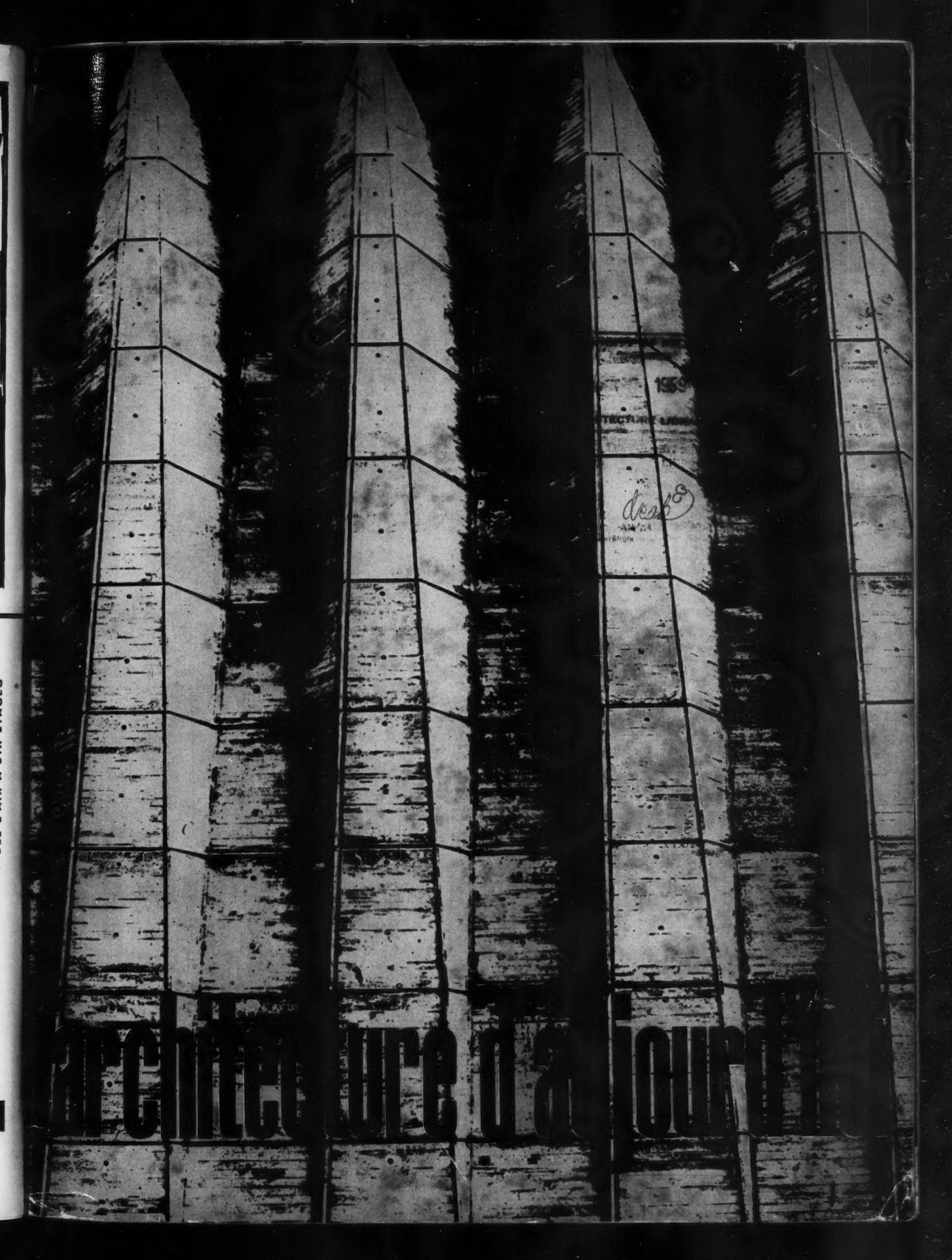




MIROITERIE ANDRÉ 27 RUE BEZOUT PARIS-14e

équipée d'un " PLAFOND VITREX "




1959
archite ure d'a jourd'h